KOMMISSIONENS BESLUT (EU) 2015/1966

av den 9 juli 2014

om det statliga stöd SA.34118 (2012/C f.d. 2011/N) som Tyskland planerar att genomföra till förmån för Porsche Leipzig GmbH och Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft

[delgivet med nr C(2014) 4075]

(Endast den tyska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 108.2,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a,

efter att i enlighet med nämnda artiklar ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig ([1]) och med beaktande av dessa synpunkter, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

(1) Genom en elektronisk anmälan som registrerades hos kommissionen den 20 december 2011 (SANI 6554) anmälde Tyskland regionalstöd enligt riktlinjerna för statligt regionalstöd för 2007–2013 ([2]) (nedan kallade *riktlinjerna för regionalstöd*) som Tyskland planerar att bevilja Porsche Leipzig GmbH och Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft för ett investeringsprojekt i Leipzig (Sachsen).

(2) Genom en skrivelse av den 11 juli 2012 underrättade kommissionen Tyskland om sitt beslut från samma dag att inleda det förfarande som anges i artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt avseende detta stöd (nedan kallat *beslutet att inleda förfarandet*) i syfte att genomföra en ingående bedömning på grundval av kommissionens meddelande om kriterier för en ingående bedömning av regionalstöd för att främja stora investeringsprojekt ([3]) (nedan kallade *bedömningskriterierna*).

(3) Kommissionens beslut att inleda förfarandet offentliggjordes i *Europeiska unionens officiella tidning* den 30 oktober 2012 ([4]). Kommissionen har uppmanat berörda parter att inkomma med sina synpunkter på stödet i fråga.

(4) Genom en skrivelse av den 31 oktober 2012 (2012/116806) inkom Tyskland med sina synpunkter och de uppgifter som behövs för den ingående bedömningen.

(5) Genom en skrivelse av den 17 december 2012 (2012/135107) och per e-post den 4 februari 2012 begärde kommissionen kompletterande uppgifter, som Tyskland inkom med genom skrivelser av den 25 januari 2013 (2013/008324) och 7 februari 2013 (2013/013186).

(6) Kommissionen har inte mottagit några synpunkter från berörda parter.

2. BESKRIVNING AV STÖDÅTGÄRDEN

2.1 SYFTET MED ÅTGÄRDEN

(7) För att främja den regionala utvecklingen planerar Tyskland att bevilja regionalstöd i form av ett direktstöd och ett investeringsstöd till Porsche Leipzig GmbH och Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft för tillverkningen av

([1]) EUT C 333, 30.10.2012, s. 17.
([2]) EUT C 54, 4.3.2006, s. 13.
([3]) EUT C 223, 16.9.2009, s. 3.
([4]) Se fotnot 1.

en ny fordonsmodell. Investeringsprojektet kommer att genomföras i Leipzig (Sachsen), som är ett stödområde enligt artikel 107.3 c i EUF-fördraget där ett tak på 20 % (bruttobidragsekvivalent, BBE) tillämpas för regionalt investeringsstöd under perioden 1 januari 2011–30 juni 2014 ([5]).

2.2 STÖDMOTTAGARE

(8) Stödmottagarna är Porsche Leipzig GmbH (nedan kallat *Porsche Leipzig*) och Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft (nedan kallat *Porsche AG*). Porsche Leipzig är ett dotterbolag till Porsche AG, som togs över helt av Volkswagen Aktiengesellschaft den 1 augusti 2012 och som nu därför ingår i Volkswagen-koncernen.

(9) Volkswagen-koncernen tillverkar fordon, allt ifrån småbilar till lyxbilar och kommersiella fordon. 2013 hade koncernen 106 fabriker i 19 länder i Europa samt i ytterligare 8 länder i Amerika, Asien och Afrika, och det totala antalet anställda uppgick till 572 800 personer. Under samma år levererade koncernen sammanlagt 9,7 miljoner fordon till kunder i 153 länder. Därmed stod koncernen för 12,8 % av den globala personbilsmarknaden ([6]) och omsättningen uppgick till 197 miljarder euro.

(10) Porsche AG hade 2013 totalt 19 456 medarbetare världen över och levererade sammanlagt 162 145 nya fordon. Omsättningen uppgick till 14,3 miljarder euro.

2.3 INVESTERINGSPROJEKTET

(11) Investeringsprojektet påbörjades i april 2011 och planeras vara genomfört i maj 2014.

(12) Syftet med investeringsprojektet är en utbyggnad av den befintliga fabriken i Leipzig för tillverkning av en ny personbilsmodell, Porsche Macan. Modellen är en ”sport utility vehicle” (SUV, stadsjeep)/crossover-modell som tillhör segment B (mellanstor personbil/personbil i mellanklassen) enligt Polks klassificering och segment SUV-D (standard sport utility vehicle) enligt ISH Global Insights klassificering ([7]).

(13) Projektet omfattar investeringar i byggnader, maskiner, utrustning och immateriella tillgångar, och planerna innefattar konstruktion och utrustning av en bilkaross samt upprättandet av en lackeringsverkstad för tillverkning av den nya modellen. I den befintliga fabriken i Leipzig ägde tidigare endast slutmonteringen av fordon rum, men genom investeringsprojektet kommer fabriken att byggas ut så att hela tillverkningen sker här.

(14) Produktionskapaciteten beräknas uppgå till [40 000–100 000] (*) fordon per år. Tekniskt sett vore det möjligt med en maximal kapacitet på [40 000–100 000] fordon. Om man räknar med 235 arbetsdagar motsvarar detta […] fordon per dygn. Full produktionskapacitet beräknas ha uppnåtts under första halvan av 2014.

(15) De stödberättigande investeringskostnaderna för projektet uppgår till 550,08 miljoner euro i nominellt värde, vilket motsvarar 521,56 miljoner euro i nuvärde ([8]). I tabellen anges de totala stödberättigande kostnaderna för projektet per år och kategori.

Stödberättigande investeringskostnader (nominellt värde i miljoner euro)

Miljoner euro (avrundat)	2011	2012	2013	2014	Totalt
Byggnader	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Uteanläggningar	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([5]) Leipzig är en ”region som berörs av den statistiska effekten” – se kommissionens beslut av den 8 november 2006 i stödärendet N 459/06 – Nationell regionalstödskarta för Tyskland 2007–2013 (EUT C 295, 5.12.2006, s. 6). Leipzig är berättigat till regionalstöd enligt undantaget i artikel 107.3 c med en högsta stödnivå på 20 % för perioden 1 januari 2011–30 juni 2014.

([6]) Tyskland har bekräftat att de marknadsuppgifter som lämnats in omfattar alla fordon som tillverkats eller sålts av Volkswagen-koncernen, medan uppgifterna om marknadsandelen endast avser personbilar.

([7]) Polk och IHS Global Insight är stora marknadsundersökningsföretag som analyserar fordonsmarknaden.

(*) Affärshemlighet.

([8]) Beräkningen av de nuvärden som anges i detta beslut sker utifrån den basränta på 2,05 % som gällde vid tidpunkten för anmälan (december 2011), till vilken 100 räntepunkter ska tillfogas enligt meddelandet från kommissionen om en ändring av metoden för att fastställa referens- och diskonteringsräntor (EUT C 14, 19.1.2008, s. 6).

Miljoner euro (avrundat)	2011	2012	2013	2014	Totalt
Maskiner och anläggningar	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Immateriella tillgångar	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Totalt	[…]	[…]	[…]	[…]	550,08

(16) Tyskland bekräftar att stöd endast ges för nya tillgångar och att immateriella tillgångar förvärvas av tredje part till marknadspris.

2.4 FINANSIERINGEN AV INVESTERINGSPROJEKTET

(17) Tyskland bekräftar att stödmottagaren kommer att lämna ett eget bidrag på över 25 % av de stödberättigande kostnaderna i en form som är helt fri från statligt stöd.

2.5 RÄTTSLIG GRUND

(18) De stöd som Tyskland avser att bevilja och den respektive nationella rättsliga grunden för dessa stöd är följande:

a) Ett investeringsstöd enligt lagen om investeringsstöd 2010 ([9]).

b) Ett direktstöd enligt *Koordineringsram för gemenskapsuppgift – Förbättring av den regionala näringsstrukturen(GA) 2009* ([10]).

2.6 STÖDÅTGÄRDEN

(19) Den 24 mars 2011 ansökte stödmottagaren om direktstödet. Den 29 mars 2011 bekräftade utvecklingsbanken Sächsische Aufbaubank (nedan kallad *SAB*) att stödmottagaren i princip har rätt till ett direktstöd som ett incitament för att genomföra investeringsprojektet. Investeringsstödet beviljas – för det aktuella projektet under förutsättning att det godkänns av kommissionen – till följd av en skattebestämmelse enligt vilken en laglig rätt till investeringsstöd föreligger om vissa objektiva kriterier uppfylls, utan att ytterligare bedömningar från Tysklands sida behövs. Stödmottagaren behövde därför inte ansöka om investeringsstödet innan arbetet påbörjades.

(20) Tyskland avser att bevilja ett stöd på 43,67 miljoner euro (i nuvärde). Eftersom de planerade totala stödberättigande utgifterna för projektet uppgår till 521,56 miljoner euro i nuvärde (550 miljoner euro i nominellt värde), är den föreslagna stödnivån 8,37 % bruttobidragsekvivalent.

(21) Tyskland har bekräftat att stödet för projektet inte kommer att kombineras med stöd från andra lokala, regionala eller statliga källor eller EU-källor för att täcka samma stödberättigande kostnader och att varken nuvärdet av det högsta tillåtna stödbeloppet eller den tillåtna stödnivån överskrids om de stödberättigande kostnaderna skulle avvika från det beräknade belopp som angetts i ansökan.

(22) Både direktstödet och investeringsstödet beviljas under förutsättning att stödmottagaren upprätthåller investeringen i det stödberättigade området under minst fem år efter att investeringsprojektet avslutats.

2.7 ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

(23) De tyska myndigheterna har gentemot kommissionen åtagit sig att

— förse den med en kopia av de relevanta handlingarna för stödåtgärden inom två månader efter att stödet beviljats,

— vart femte år från och med den dag då stödet godkänns av kommissionen inkomma med en delrapport (med uppgifter om de betalda stödbeloppen, genomförandet av stödavtalet och eventuella andra investeringsprojekt som har inletts för anläggningen/fabriken),

— inom sex månader efter utbetalningen av det sista delbeloppet av stödet lägga fram en detaljerad slutrapport som grundar sig på den anmälda utbetalningsplanen.

([9]) En sammanfattning av lagen om investeringsstöd 2010 har offentliggjorts hos kommissionen under numret X 167/08 (EUT C 280, 20.11.2009, s. 5).

([10]) En sammanfattning av *Koordineringsram för gemenskapsuppgiften – Förbättring av den regionala näringsstrukturen* har offentliggjorts under numret XR 31/07 (EUT C 102, 5.5.2007, s. 11).

3. SKÄL TILL ATT INLEDA DET FORMELLA GRANSKNINGSFÖRFARANDET

(24) I sitt beslut att inleda förfarandet konstaterade kommissionen att de allmänna kraven för förenlighet med den inre marknaden enligt riktlinjerna för regionalstöd är uppfyllda och att det anmälda stödbeloppet och stödnivån inte överskrider gränsvärdena. Men kommissionen kunde under den preliminära granskningen inte bekräfta att stödet var förenligt med den inre marknaden enligt punkt 68 i riktlinjerna för regionalstöd.

(25) Enligt punkt 68 i riktlinjerna för regionalstöd måste kommissionen inleda det formella granskningsförfarandet och noggrant kontrollera om stödet medför en stimulanseffekt på investeringen, om det är lämpligt och vilka positiva och negativa effekter det har om stödmottagarens marknadsandel på den relevanta produktmarknaden och geografiska marknaden före eller efter investeringen överstiger 25 % (bedömning enligt punkt 68 a) eller om den kapacitet som skapas genom investeringen överstiger 5 % av en marknad som minskar i absoluta eller relativa tal (bedömning enligt punkt 68 b).

(26) Kommissionen kunde under den preliminära granskningen inte utesluta att tröskelvärdet för marknadsandelen och kapacitetsökningen inte överskrids på de relevanta marknaderna genom en investering på en underutvecklad marknad.

(27) Kommissionen tvivlade särskilt på Tysklands förslag om hur den relevanta produktmarknaden skulle definieras, enligt vilken antingen hela personbilsmarknaden utan någon som helst uppdelning eller – om en uppdelning anses vara nödvändig – bara B-segmentet enligt Polk-klassificeringen bör räknas hit. I enlighet med ett tidigare beslut ([11]) ansåg kommissionen att klassificeringen enligt IHS Global Insight skulle vara lämpligare för sport utility vehicles. Kommissionen kunde inte med säkerhet fastställa om hela personbilsmarknaden eller endast B-segmentet enligt Polk eller kategori SUV-D enligt IHS Global Insight bör betraktas som den relevanta produktmarknaden för investeringen. Därför lämnade kommissionen den exakta definitionen av den relevanta produktmarknaden öppen och antog att såväl den totala personbilsmarknaden som B-segmentet enligt Polk och SUV-D-segmentet enligt IHS Global Insight kunde vara rimliga alternativ för marknadsdefinitionen.

(28) Även när det gällde avgränsningen av den relevanta geografiska marknaden kunde kommissionen inte fatta något slutgiltigt beslut. Kommissionen kunde inte avgöra om den relevanta geografiska marknaden omfattade hela det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) eller, såsom Tyskland föreslagit, världsmarknaden eller åtminstone de två marknaderna EES och Nordamerika tillsammans.

(29) Av analysen enligt punkt 68 a i riktlinjerna för regionalstöd framgick att B-segmentet enligt Polk står för en marknadsandel på mer än 25 % på den relevanta geografiska marknaden (EES) ([12]).

(30) Av analysen enligt punkt 68 b i riktlinjerna för regionalstöd, tillämpad på EES-marknaden, framgick att för SUV-D-segmentet enligt IHS Global Insight ledde projektet till en kapacitetsökning på […] % som därmed låg långt över tröskelvärdet på 5 %, medan marknaden i sig var underutvecklad under den relevanta referensperioden. Under perioden 2005–2010 var den genomsnittliga årliga tillväxttakten (CAGR) för den synliga konsumtionen av produkten inom EES – 0,9 % jämfört med en genomsnittlig årlig BNP-tillväxt på 1,62 % inom EES ([13]).

(31) Eftersom kommissionen inte entydigt kunde fastställa att de tröskelvärden som anges i punkt 68 a och b i riktlinjerna för regionalstöd inte överskrids, beslutade man att inleda ett formellt granskningsförfarande. I samband med detta påpekade man särskilt att en ingående bedömning av investeringsprojektet genomförs på grundval av bedömningskriterierna om kommissionen utifrån de synpunkter som inkommit som svar på inledandet av det formella granskningsförfarandet inte med säkerhet kan fastställa att de angivna tröskelvärdena inte överskrids. Kommissionen uppmanade Tyskland och berörda parter att inkomma med synpunkter på stödet i fråga.

4. SYNPUNKTER FRÅN BERÖRDA PARTER

(32) Kommissionen har inte mottagit några synpunkter från berörda parter.

([11]) Se kommissionens beslut K(2011) 6479 slutlig av den 20 september 2011 (N 559/10 – Förenade kungariket – LIP – Jaguar Cars) (EUT C 22, 27.1.2012, s. 2).

([12]) Mellan 2010 och 2015, året innan investeringen påbörjades respektive året efter att investeringen avslutades, ligger Volkswagen-koncernens marknadsandel på under 25 % i B-segmentet, enligt Polk, på marknaden bestående av EES och Nordamerika tillsammans samt i SUV-D-segmentet, enligt IHS Global Insight, på såväl EES-marknaden som marknaden bestående av EES och Nordamerika tillsammans.

([13]) Enligt Polk ligger kapacitetsökningen för B-segmentet konstant under tröskelvärdet på 5 %.

5. **KOMMENTARER FRÅN TYSKLAND**

5.1 DEN RELEVANTA PRODUKTMARKNADEN

(33) Tyskland vidhöll sin ståndpunkt att B-segmentet enligt Polk utgör en lämplig definition av den relevanta produktmarknaden, men angav inte några ytterligare argument för detta.

5.2 DEN RELEVANTA GEOGRAFISKA MARKNADEN

(34) Tyskland håller fast vid sin uppfattning att världsmarknaden eller åtminstone marknaden bestående av EES och Nordamerika tillsammans bör betraktas som den relevanta geografiska marknaden. Tyskland hävdar att det faktum att världsmarknaden förses med produkter från en enda produktionsanläggning talar för detta.

5.3 INGÅENDE BEDÖMNING AV STÖDÅTGÄRDEN

(35) Tyskland har inkommit med följande uppgifter för att göra det möjligt för kommissionen att göra en ingående bedömning.

5.3.1 **Stödets positiva effekter**

(36) Tyskland är övertygat om att investeringen bidrar till den regionala utvecklingen av staden Leipzig och delstaten Sachsen och anger följande skäl för detta:

— Genom investeringsprojektet skulle 833 arbetstillfällen och 29 utbildningsplatser säkras och 1 040 nya arbetstillfällen och 30 nya utbildningsplatser skapas.

— Dessutom skulle ett stort antal indirekta arbetstillfällen uppstå hos leverantörer och tjänsteleverantörer i regionen. Sysselsättningsmultiplikatorn är ca 2,5 ([14]), vilket innebär att cirka 2 700 ytterligare indirekta arbetstillfällen skulle skapas. Det antas att majoriteten av dessa arbetstillfällen skulle skapas på stödmottagarens anläggning eller i dess omedelbara närhet. Cirka 750 arbetstillfällen väntas uppstå enbart inom områdena leverans, teknik, transport och förpackning under perioden 2012–2015.

— Stödmottagaren deltar aktivt i olika nätverks- och klusterinitiativ som främjar fordonsindustrins utveckling i regionen (bl.a. i initiativet Automotive Cluster Ostdeutschland, AOCD).

— Stödmottagaren är också mycket aktiv när det gäller utbildning och fortbildning av sina anställda. Man anställer inte bara kvalificerad personal utan främjar även regelbunden fortbildning av de anställda genom interna och externa utbildningar.

5.3.2 **Stödets lämplighet**

(37) Tyskland påpekar att kommissionen i sitt beslut om Dell Products Polen ([15]) redan har godtagit att statligt stöd, jämte andra åtgärder, är ett lämpligt sätt att främja regional utveckling i regioner där BNP per capita och lönenivån är lägre än det nationella genomsnittet och arbetslösheten högre än det nationella genomsnittet. 2011 uppgick BNP per capita i Sachsen till 73 % av det nationella genomsnittet, och arbetslösheten var cirka 50 % högre än det nationella genomsnittet. Den genomsnittliga disponibla inkomsten för invånarna i Sachsen motsvarade under perioden 2007–2009 cirka 82 % av det nationella genomsnittet ([16]).

(38) Tyskland anser därför att det anmälda stödet är ett lämpligt instrument för att uppnå målen med sammanhållningspolitiken.

([14]) Tyskland stöder sitt antagande att sysselsättningsmultiplikatorn är 2,5 på empiriska data som har publicerats i jämförande studier, t.ex. Meißner (2009): *Automobilproduktion in der Prozess- oder Wertschöpfungskette* (Automobilproduktion i process- eller mervärdeskedjan), presentation i Brandenburg den 28 oktober 2009; Kleinhenz, Heblich, Gold (2006): *Das BMW Werk Regensburg – Wirtschaftliche und soziale Vernetzung in der Region* (BMW-fabriken Regensburg – Ekonomisk och social blandning i regionen); University of South Carolina (2002): *The Economic Impact of BMW on South Carolina*; Woodward, Guimaraes (2008), BMW in South Carolina: *The Economic Impact of a Leading Sustainable Enterprise*; Gesellschaft für Wirtschaftliche Strukturforschung mbH (2011): *Gute Wachstumsperspektiven trotz zukünftiger Herausforderungen* (Goda tillväxtperspektiv trots framtida utmaningar); Gehrke, Krawczyk et al. (2009): *Die Bedeutung der Automobilindustrie für die deutsche Volkswirtschaft im europäischen Kontext* (Automobilindustrins betydelse för den tyska nationalekonomin i europeisk kontext).

([15]) Skäl 171 i kommissionens beslut C 46/08 av den 23 september 2009 (EUT L 29, 2.2.2010, s. 8).

([16]) *Källa:* Statistikkontoret i delstaten Sachsen (juli 2012), den federala statistikbyrån (statistisk årsbok 2012) – BNP/capita; den federala arbetsmarknadsbyrån – arbetslöshet per invånare i procent; statistisk årsbok för Sachsen 2011 – disponibel inkomst per capita.

5.3.3 **Stimulanseffekt/kontrafaktiskt scenario**

(39) Tyskland har styrkt att stödet faller under scenario 2 i bedömningskriterierna, eftersom det ger ett incitament för mottagaren att göra hela investeringen i Leipzig i stället för att fördela den mellan [plats 1 i Tyskland] och Leipzig (konstruktion av bilkaross och lackering i en befintlig fabrik i [plats 1 i Tyskland] och montering i Leipzig). Tyskland inkom i synnerhet med relevanta, autentiska och aktuella handlingar från företaget som beskriver de olika stegen i Porsche AG:s beslutsprocess angående lokaliseringen av investeringen. Beslutsprocessen beskrivs nedan.

Stödmottagarens beslutsprocess

(40) Investerings- och lokaliseringsbeslutet angående Macan-projektet fattades i mars 2011. Även om Porsche Automobile Holding SE och Volkswagen AG redan 2009 hade kommit överens om att bilda en integrerad fordonskoncern, hade de relevanta organen inom Porsche AG fattat alla relevanta affärsbeslut under den förberedande fasen och beslutsprocessen helt på egen hand, utan hänsyn till Volkswagen-koncernens beslutsprocesser, utskott och kommittéer.

(41) Enligt styrelsens arbetsordning inom Porsche AG skulle beslut (inklusive lokaliseringsbeslut) som rörde införandet av nya produkter (serier) fattas av Porsche AG:s verkställande utskott för produkter (kallat *VAP*) och framläggas för Porsche AG:s tillsynsråd (AR) för godkännande.

(42) Investerings- och lokaliseringsbeslutet avseende Macan fattades i flera steg. I varje steg utförde man och diskuterade jämförande beräkningar för olika produktionsscenarion på olika platser i Tyskland.

(43) Processen (se nedan) inleddes [2010] och avslutades den 15 mars 2011 med ett beslut fattat av tillsynsrådet (AR) till förmån för Leipzig under förutsättning att statligt stöd beviljades för fabriken där.

(44) Till en början undersöktes bara de första fyra av nedanstående scenarion. Scenario 5 ([17]) introducerades först senare och presenterades för VAP den [2010].

Scenario	Beskrivning av scenariot
1. [Plats 2 i Tyskland]	Hela fordonet tillverkas i [plats 2 i Tyskland] och levereras därifrån
2. [Plats 2 i Tyskland]/Porsche Leipzig	Konstruktion av bilkaross/lackering i [plats 2 i Tyskland], utslussning och leverans av lackerade karosser för montering i Leipzig
3. [Plats 1 i Tyskland]/Porsche Leipzig	Konstruktion av bilkaross/lackering i [plats 1 i Tyskland], utslussning och leverans av lackerade karosser för montering i Leipzig
4. [Plats 3 i Tyskland]	Hela fordonet tillverkas i [plats 3 i Tyskland] och levereras därifrån
5. Porsche Leipzig	Hela fordonet tillverkas i Leipzig och levereras därifrån

(45) Med hjälp av affärshandlingarna förklarade Tyskland att man under planerings- och beslutsprocessen gjort flera beräkningar av de produktionskostnader som kunde hänföras till lokaliseringen för att uppnå samma noggrannhet för alla scenarion. Därför varierade referensscenariot, dvs. det favoriserade scenariot vid respektive tidpunkt, under beslutsprocessens gång ([18]).

(46) Eftersom Porsche Leipzig hade mindre tid på sig än de andra lokaliseringarna att utföra beräkningar av samma omfattning och dessutom var en ren monteringsfabrik, saknade man erfarenhet av detaljerad kostnadsplanering och planering av strukturella investeringar såsom byggnader och infrastruktur för lackeringsverkstaden och karosseriet. På VAP-mötet den [2010], där scenario 5 godkändes som referensscenario, uppmanades Porsche Leipzig att inkomma med mer exakta planeringsuppgifter.

([17]) Scenario 5 hade till en början inte beaktats eftersom det inte ansågs vara lönsamt. På initiativ av styrelsen för Porsche Leipzig GmbH kunde Porsche Leipzig motbevisa detta antagande utifrån en preliminär beräkning av de produktionskostnader som kunde hänföras till lokaliseringen.

([18]) VAP utgick den [2010] från scenario 1, den [2010] från scenario 3, och [2010] från scenario 5 som referensscenario.

(47) Under loppet av den mer detaljerade planeringsprocessen blev det tydligt att den kostnadsfördel som scenario 5 ursprungligen antogs innebära i förhållande till scenario 3 blev allt mindre, och efter att ytterligare investeringskostnader hade identifierats stod det i stället klart att scenario 5 innebar en klar kostnadsnackdel jämfört med scenario 3. De beräknade kostnaderna för scenariona 3 och 5 låg dock fortfarande långt under kostnaderna för de övriga scenariona.

(48) Ledningen för Porsche Leipzig började undersöka om det fanns möjlighet att erhålla statligt stöd för att kompensera kostnadsnackdelen och kontaktade Sachsens ministerium för ekonomi, arbetsmarknad och transport (nedan kallat *SMWA*).

(49) I en skrivelse av den 25 februari 2011 bad Porsche Leipzig SMWA att undersöka möjligheten till stöd för det planerade investeringsprojektet. I skrivelsen påpekade man att det ännu inte hade fattats något lokaliseringsbeslut och att man nu undersökte om det fanns möjlighet att erhålla ekonomiskt stöd för att kompensera för de nackdelar som Leipzig innebar. På ett möte den 28 februari 2011 presenterades investeringsprojektet för SMWA.

(50) Under sitt möte den [2011] uppmanade VAP Porsche Leipzig att identifiera ytterligare möjligheter till besparingar för att scenario 5 skulle vara ett konkurrenskraftigt alternativ till scenario 3.

(51) Genom en skrivelse av den 9 mars 2011 försäkrade SMWA Porsche Leipzig att man skulle stödja investeringsprojektet för att hela tillverkningen av Macan skulle ske i Leipzig om de villkor som gäller för tilldelning av regionalstöd uppfylls.

(52) Som ett resultat av de detaljerade beräkningarna fick tillsynsrådet den 15 mars 2011 ta del av följande jämförelse av produktionskostnaderna före beviljandet av statligt stöd för respektive lokalisering:

Scenario	Produktionskostnader för respektive lokalisering i miljoner euro utan stöd; uppgifter från den 15 mars 2011
3. [Plats 1 i Tyskland]/Porsche Leipzig	[…]
5. Porsche Leipzig	[…]

(53) Utan statligt stöd innebar scenario 5 därmed en kostnadsnackdel på 65 miljoner euro jämfört med scenario 3.

(54) Eftersom scenario 5 innebär att samtliga investeringskostnader uppkommer i Leipzig är hela kostnaden för infrastrukturs- och produktinvesteringarna på 550 miljoner euro stödberättigande. Enligt tillämpliga regler för beviljande av regionalstöd skulle stödet därför kunna uppgå till 47,5 miljoner euro. Således skulle nettoproduktionskostnaderna (efter utbetalning av stödet) för scenario 5 minska från […] miljoner euro till […] miljoner euro.

(55) I scenario 3 skulle endast en liten del av de totala investeringskostnaderna (för montering) uppkomma i Leipzig, och för detta skulle stöd på 10,02 miljoner euro kunna beviljas. Eftersom [plats 1 i Tyskland] inte ligger i en stödberättigad region skulle inte något regionalstöd betalas ut här. Således skulle nettoproduktionskostnaderna (efter utbetalning av stödet) för scenario 3 minska från […] miljoner euro till […] miljoner euro.

(56) Av tabellen nedan framgår att nackdelen med scenario 5 jämfört med scenario 3 skulle minska från 65 miljoner euro till 27,52 miljoner euro om hänsyn tas till stödet (enligt uppgifter från mars 2011).

	Scenario 3	Scenario 5
Produktionskostnader utan statligt stöd	[…] miljoner euro	[…] miljoner euro
Kostnadsnackdel för scenario 5 i förhållande till scenario 3 utan stöd		65 miljoner euro
Statligt stöd	10,02 miljoner euro	47,5 miljoner euro
Produktionskostnader med stödet inräknat	[…] miljoner euro	[…] miljoner euro
Kostnadsnackdel för scenario 5 i förhållande till scenario 3 med stödet inräknat		27,52 miljoner euro

(57) Tyskland har påpekat att förutom den kvantitativa kostnadsnackdelen på 27,52 miljoner euro tog man även hänsyn till följande kvalitativa kriterier som talade för scenario 5:

— För det första visade empiriska data från fordonsindustrin på att vissa risker, t.ex. risker i samband med transport, minskar om hela tillverkningen sker på en plats jämfört med om konstruktionen av bilkarossen och lackeringen sker på en plats och monteringen på en annan.

— För det andra innebär det faktum att hela tillverkningen sker på en plats att tillverkningsprocessen kan gestaltas på ett dynamiskt sätt och optimeras i enlighet med detta.

— För det tredje går det snabbare att identifiera och eliminera eventuella brister om hela tillverkningen sker på en plats. Erfarenheten visar att den totala felfrekvensen kan minskas om de anställda som arbetar inom olika stadier av produktionsprocessen kan arbeta tillsammans på ett ställe.

— För det fjärde var även varumärkets image en avgörande faktor. I fabriken i [plats 1 i Tyskland] tillverkades främst […] fordon medan det i fallet Macan handlar om ett premiumfordon.

(58) Mot bakgrund av dessa beräkningar och överväganden meddelade finansdirektören för Porsche AG vid tillsynsrådets möte den 15 mars 2011 att regionalstöd bör sökas för utbyggnaden av produktionsanläggningen i Leipzig. Enligt protokollet från tillsynsrådets möte den 15 mars 2011 förklarade han att det slutliga lokaliseringsbeslutet i sin tur beror på om subventionerna beviljas.

(59) Efter detta uttalande godkände tillsynsrådet scenario 5 (hela tillverkningen sker i Leipzig) under förutsättning att det statliga stödet skulle beviljas.

(60) Efter detta villkorade beslut som tillsynsrådet fattade den 15 mars 2011 gjorde Porsche Leipzig en formell begäran om regionalstöd i form av medel från Gemenskapsuppgift – Förbättring av den regionala näringsstrukturen (*GRW*). Ansökan lämnades in till utvecklingsbanken Sächsische Aufbaubank (nedan kallad *SAB*) den 24 mars 2011. Det föreligger en laglig rätt till investeringsstödet; i föreliggande fall krävs dock ett godkännande av kommissionen. Ingen förhandsansökan krävs, men det förväntade beloppet för investeringsstödet måste anges i stödansökan så att det kan säkerställas att det maximala stödbeloppet inte överskrids.

(61) Den 29 mars 2011 bekräftade SAB att investeringsprojektet i princip uppfyller kriterierna för stödberättigande.

(62) Investeringsprojektet påbörjades i april 2011.

(63) Av tabellen nedan framgår de olika stegen i beslutsprocessen.

Datum	
[2010]	Möte i VAP: — Endast scenariona 1 till 4 presenteras. — VAP beslutar om vidare utarbetande av scenariona 1 till 4. — Scenario 1 anges som referensscenario.
[2010]	Möte i VAP: — Scenariona 1 till 5 presenteras. — Scenario 3 anges som referensscenario.
[2010]	Möte i tillsynsrådet: — Tillsynsrådet fattar beslut om genomförandet av projektet Macan. — Det har fortfarande inte fattats något beslut i lokaliseringsfrågan. Tillsynsrådet ber VAP att komma med lokaliseringsförslag. — Tillsynsrådet välkomnar scenario 5.

Datum	
[2010]	Möte i VAP: — Alla fem lokaliseringsscenarion är fortfarande aktuella. — VAP begär ett fortsatt utarbetande av scenario 5. — Scenario 5 anges som referensscenario.
[2011]	Möte i VAP: — VAP bekräftar att beslutsbegäran kommer att presenteras för tillsynsrådet på nästa möte i tillsynsrådet där det kommer att fattas beslut om produktionsplatsen. — Tillsynsrådet har ännu inte gett sitt godkännande.
25 februari 2011	Porsche Leipzigs skrivelse till SMWA: — Uppmanar SMWA att undersöka om stöd kan beviljas för investeringsprojektet.
[före den 15 mars 2011]	Möte i VAP: — VAP bekräftar kostnadsberäkningarna för scenario 5. — VAP begär ytterligare besparingar.
9 mars 2011	Genom en skrivelse bekräftar SMWA sin vilja att stödja projektet: — SMWA försäkrar att man stöder investeringsprojektet för att hela tillverkningen av Macan förläggs till Leipzig förutsatt att de villkor som gäller för tilldelning av regionalstöd uppfylls.
15 mars 2011	Möte i tillsynsrådet: — Tillsynsrådet godkänner att hela tillverkningen av Macan sker i Leipzig under förutsättning att statligt stöd beviljas.
24 mars 2011	Porsche Leipzig ansöker formellt om den villkorade delen av stödet.
29 mars 2011	Skrivelse från SAB: — SAB bekräftar att investeringsprojektet i princip uppfyller villkoren för stödberättigande i stödordningen.
April 2011	Arbetet med investeringsprojektet påbörjas.

5.3.4 **Stödets proportionalitet**

(64) I scenario 2 i punkt 22 i bedömningskriterierna ”kommer stödet i allmänhet att anses vara proportionerligt om det motsvarar skillnaden mellan nettokostnaderna för det stödmottagande företaget att investera i den stödberättigande regionen och nettokostnaderna för att investera i alternativa regioner”. Tyskland påpekar att de beräkningar som använts för att analysera stimulanseffekten även skulle kunna användas som underlag vid bedömningen av stödets proportionalitet.

(65) Produktionsscenario 5 innebär en kostnadsnackdel på 65 miljoner euro i förhållande till scenario 3.

(66) Även om man tar hänsyn till det högsta tillåtna stödet på 47,5 miljoner euro (nominellt värde) ger scenario 5 fortfarande en kostnadsnackdel på 27,52 miljoner euro.

(67) Därför hävdar Tyskland att det inte sker någon överkompensation eftersom stödet inte kompenserar fullt ut för den lokaliseringsnackdel som fabriken i Leipzig innebär. Stödet är därför proportionerligt.

(68) Tyskland påpekar att Porsche AG inte bara tar hänsyn till ekonomiska, utan även kvalitativa kriterier i samband med lokaliseringsbeslutet.

5.3.5 **Stödets negativa effekter på konkurrensen och handeln**

(69) Tyskland betonar att regionalstödet endast syftar till att kompensera för den nackdel som en lokalisering av investeringen till fabriken i Leipzig innebär, dvs. det syftar till att kompensera för den merkostnad som uppstår om hela tillverkningen sker i Leipzig i förhållande till om konstruktionen av bilkarossen och lackeringen sker i [plats 1 i Tyskland] och de lackerade karosserna sedan levereras till Leipzig för montering. Eftersom stödet är proportionerligt påverkar det inte konkurrensen. Investeringen i Macan-projektet skulle ha gjorts i vilket fall och dess inverkan på konkurrensen och handeln hade därför skett oberoende av stödet.

(70) Därför utgår Tyskland ifrån att stödet är i linje med punkt 40 i bedömningskriterierna och inte kommer att ha någon negativ effekt på konkurrensen och handeln.

6. **BEDÖMNING AV STÖDET OCH ÅTGÄRDENS FÖRENLIGHET MED DEN INRE MARKNADEN**

6.1 FÖREKOMST AV STÖD

(71) Det ekonomiska stödet ges av Tyskland i form av ett direktbidrag och ett investeringsstöd. Därför rör det sig om ett statligt stöd eller ett stöd med hjälp av statliga medel i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

(72) Stödet kommer att beviljas dotterbolagen inom en enda företagsgrupp, Volkswagen-koncernen, och är därför selektivt.

(73) Genom det ekonomiska stödet befrias mottagarna från kostnader som de annars skulle ha tvingats bära själva. Följaktligen erhåller de en ekonomisk fördel gentemot sina konkurrenter.

(74) Det ekonomiska stödet är avsett för en investering inom fordonssektorn. Eftersom handel med fordon sker mellan medlemsstaterna, kommer åtgärden sannolikt att påverka handeln mellan medlemsstaterna.

(75) Åtgärden gynnar Volkswagen-koncernens produktion och därmed snedvrider den eller hotar den att snedvrida konkurrensen.

(76) Därför anser kommissionen att åtgärden utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

6.2 STÖDÅTGÄRDENS LAGLIGHET

(77) Tyskland anmälde den föreslagna stödåtgärden innan den genomfördes och har därmed uppfyllt sin skyldighet enligt artikel 108.3 i EUF-fördraget samt kravet på individuell anmälan enligt artikel 7 e i kommissionens förordning (EG) nr 1628/2006 ([19]) och artikel 6.2 i kommissionens förordning (EG) nr 800/2008 ([20]).

6.3 RÄTTSLIG GRUND FÖR BEDÖMNINGEN

(78) Syftet med stödet är att främja den regionala utvecklingen. Eftersom Tyskland har åtagit sig att bevilja stödet före den 1 juli 2014 (under förutsättning att ett godkännande från kommissionen föreligger om ett sådant ännu inte getts) grundar sig bedömningen av stödets förenlighet med den inre marknaden på riktlinjerna för regionalstöd för 2007–2013, som enligt punkt 186 i riktlinjerna för regionalstöd för 2014–2020 ([21]) har förlängts till den 30 juni 2014. Särskilt bör bestämmelserna i avsnitt 4.3 i riktlinjerna för regionalstöd för 2007–2013 (”Stöd till

([19]) Kommissionens förordning (EG) nr 1628/2006 av den 24 oktober 2006 om tillämpningen av artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget på statligt regionalt investeringsstöd (EUT L 302, 1.11.2006, s. 29).

([20]) Kommissionens förordning (EG) nr 800/2008 av den 6 augusti 2008 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den gemensamma marknaden enligt artiklarna 87 och 88 i fördraget (allmän gruppundantagsförordning) (EUT L 214, 9.8.2008, s. 3).

([21]) EUT C 209, 23.7.2013, s. 1.

stora investeringsprojekt") beaktas vid denna bedömning. Om kommissionen under det formella granskningsförfarandet inte med säkerhet kan fastställa att de tröskelvärden som avses i punkt 68 a (marknadsandel) och 68 b (kapacitetsökning/marknad) i riktlinjerna för regionalstöd inte överskrids, kommer den att behöva göra en ingående bedömning på grundval av kriterierna för en ingående bedömning av statligt regionalstöd till stora investeringsprojekt.

(79) Kommissionen måste genomföra kontrollen i tre steg:

— För det första måste den bekräfta att åtgärden är förenlig med de allmänna bestämmelserna i riktlinjerna för regionalstöd.

— För det andra måste den fastställa om det med säkerhet kan uteslutas att kontrollen av marknadsandelen och kapacitetsökningen enligt punkt 68 a och b resulterar i att en ingående bedömning måste genomföras.

— För det tredje kan den behöva göra en ingående bedömning beroende på resultatet av bedömningen i steg två.

6.4 ÅTGÄRDENS FÖRENLIGHET MED DE ALLMÄNNA FÖRENLIGHETSKRITERIERNA I RIKTLINJERNA FÖR REGIONALSTÖD

(80) Kommissionen har redan i skäl 36 i beslutet att inleda förfarandet fastställt att de allmänna kriterierna för förenlighet med den inre marknaden i riktlinjerna för regionalstöd uppfylls i samband med detta stöd. Under det formella granskningsförfarandet upptäcktes ingenting som pekade på att denna bedömning skulle ifrågasättas. Kommissionen noterar särskilt följande:

— Det finns inga tecken på att Porsche Leipzig, Porsche AG eller Volkswagen-koncernen befinner sig i finansiella svårigheter, eftersom inget av de villkor som fastställs i gemenskapens riktlinjer för statliga stöd för undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter ([22]) är uppfyllda. Följaktligen kan statligt stöd komma i fråga för den koncern som stödmottagaren ingår i.

— Stödet kommer att beviljas på grundval av gruppundantagsförordningar som är i linje med de allmänna kriterier för förenlighet med den inre marknaden som fastställs i riktlinjerna för regionalstöd.

— Eftersom investeringsprojektet i synnerhet leder till en diversifiering av tillverkningen vid en befintlig anläggning där en ny personbilsmodell, Porsche Macan, kommer att tillverkas, rör det sig om en nyinvestering i den mening som avses i punkt 34 i riktlinjerna för regionalstöd.

— De stödberättigande investeringskostnaderna har fastställts i enlighet med riktlinjerna för regionalstöd.

— Stödmottagaren är skyldig att upprätthålla investeringen i regionen under minst fem år efter att projektet har slutförts.

— Stödmottagaren lämnar ett eget bidrag på minst 25 % av de stödberättigande kostnaderna i en form som är helt fri från statligt stöd.

— De beräknade totala stödberättigande kostnaderna för projektet uppgår till 521 559 981,66 euro (i nuvärde, diskonterat till dagen för anmälan). Det finns inget som tyder på att stödmottagaren har mottagit regionalstöd för något annat investeringsprojekt under de senaste tre åren innan arbetena med investeringsprojektet i fråga inleddes. Således utgör det planerade investeringsprojektet ingen nyinvestering inom ramen för ett tidigare investeringsprojekt i den mening som avses i punkt 60 i riktlinjerna för regionalstöd.

— Enligt nedsättningsförfarandet i punkt 67 i riktlinjerna för regionalstöd ger de totala stödberättigande kostnaderna en högsta tillåtna stödnivå på 8,37 % bruttobidragsekvivalent för projektet.

— Eftersom det föreslagna stödet (43 666 078,75 euro i nuvärde) inte överstiger den högsta tillåtna stödnivån och det anmälda stödet inte kommer att kombineras med andra regionalstöd, är nivån på det föreslagna stödet förenlig med riktlinjerna för regionalstöd.

(81) Mot bakgrund av detta drar kommissionen slutsatsen att de allmänna kriterier för förenlighet med den inre marknaden som fastställs i riktlinjerna för regionalstöd är uppfyllda.

([22]) EUT C 244, 1.10.2004, s. 2.

6.5 BEDÖMNING ENLIGT PUNKT 68 I RIKTLINJERNA FÖR REGIONALSTÖD

(82) I skäl 78 i beslutet att inleda förfarandet anges följande: Om kommissionen utifrån de synpunkter som inkommit vid inledandet av det formella granskningsförfarandet inte med säkerhet kan fastställa att de tröskelvärden som anges i punkt 68 a och b inte överskrids, kommer den att göra en ingående bedömning av investeringsprojektet på grundval av kommissionens meddelande om kriterier för en ingående bedömning av regionalstöd till stora investeringsprojekt. Kommissionen måste bedöma om de synpunkter som inkommit stödde denna slutsats.

(83) Tyskland framförde samma åsikt i sina synpunkter som i beslutet att inleda förfarandet, utan att inkomma med några tillägg till de kommentarer som redan inkommit under det preliminära granskningsförfarandet eller med någon ytterligare information. Särskilt stod Tyskland fast vid sin ståndpunkt att den relevanta produktmarknaden bör anses utgöras av B-segmentet enligt Polk (och inte segmentet SUV-D enligt IHS Global Insight) och att den relevanta geografiska marknaden bör omfatta åtminstone EES-marknaden och den nordamerikanska marknaden (och inte bara EES-marknaden). Sin definition av den relevanta geografiska marknaden baserar Tyskland främst på det faktum att världsmarknaden förses med fordon från en enda produktionsplats.

(84) Avseende den **relevanta produktmarknaden** fastställer kommissionen följande: Beslutet att genomföra ett ingående granskningsförfarande föregriper inte resultatet av den efterföljande ingående bedömningen av förenligheten med den inre marknaden. Innan kommissionen godkänner stödet måste den vara säker på att de positiva effekterna av stödåtgärden i alla fall kommer att kompensera för eventuella negativa effekter på handeln och konkurrensen. För att avgöra om det krävs en ingående bedömning av stödåtgärdens förenlighet med den inre marknaden måste den relevanta produktmarknaden därför ges en så snäv definition som möjligt med hänsyn till de särskilda egenskaperna hos den planerade fordonsmodellen.

(85) I beslutet att inleda förfarandet ansåg kommissionen att när det gäller sport utility vehicles och skillnaden mellan dessa och ”normala” personbilar i fråga om pris, storlek, motorstyrka osv. är klassificeringen enligt IHS Global Insight bättre lämpad än uppdelningen enligt Polk och bör därför tillämpas avseende detta projekt. Av samma skäl stödde sig kommissionen i ett annat stödärende – som inte ligger så långt tillbaka i tiden och som också gällde sport utility vehicles – på klassificeringen enligt IHS Global Insight och inte på det bredare B-segmentet enligt Polk ([23]).

(86) Kommissionen anser fortfarande att klassificeringen enligt IHS Global Insight lämpar sig bättre för definitionen av den relevanta marknaden för SUV än uppdelningen enligt Polk. Tyskland har inte inkommit med några ytterligare argument som talar mot detta. Argumentet att Volkswagen-koncernen utgår från Polks grundläggande begrepp i sin långsiktiga strategiska planering och sina analyser är irrelevant i sammanhanget. Kommissionen har inte heller erhållit några uppgifter från tredje part i samband med det formella granskningsförfarandet som skulle möjliggöra en bättre förståelse av segmentering av marknaden när det gäller personbilstypen i fråga. Därför lämnar kommissionen frågan om den exakta definitionen av den relevanta marknaden öppen. Som rimliga relevanta produktmarknader utgår kommissionen från en rimlig alternativ marknadsdefinition med enskilda fordonssegment (inklusive den minsta indelning som det finns uppgifter om) utöver de kombinerade segmenten ([24]). Segmentet SUV-D enligt IHS Global Insight betraktas fortfarande som ett rimligt alternativt marknadssegment.

(87) Kommissionen står fast vid sin ursprungliga bedömning att EES eller en större marknad bör betraktas som den **relevanta geografiska marknaden** och kan därför inte utesluta att den relevanta geografiska marknaden är begränsad till EES.

(88) I sitt beslut att inleda förfarandet (skäl 58) hänvisar kommissionen till två vid den tidpunkten pågående formella granskningsförfaranden ([25]), där frågan togs upp huruvida den relevanta geografiska marknaden sträcker sig utanför EES-marknaden. Enligt slutsatserna av den ingående bedömning som kommissionen genomfört gick det inte att utesluta att den relevanta geografiska marknaden för produkterna och referensperioderna i fråga inte var större än EES-marknaden. Eftersom båda medlemsstater som berördes av detta beslut att inleda förfarandet drog tillbaka sina ansökningar om regionalstöd innan kommissionen antagit sina slutgiltiga beslut, kunde slutsatserna av de ingående bedömningarna i dessa fall inte bekräftas genom formella beslut.

([23]) Se fotnot 11.

([24]) Beslut om statligt stöd: SA.30340 Fiat Powertrain Technologies Poland, beslut av den 9 februari 2011 (K(2011) 612) (EUT C 151, 21.5.2011, s. 5); SA.32169 Volkswagen Sachsen GmbH, beslut av den 13 juli 2011 (K(2011) 4935) (EUT C 361, 10.12.2011, s. 17).

([25]) SA.27913, C 31/2009, Ungern – Stöd till Audi Hungaria Motor Kft., beslut av den 28 oktober 2009 (K(2009) 8131) (EUT C 64, 16.3.2010, s. 15); förlängningsbeslut av den 6 juli 2010 (K(2010) 4474) (EUT C 243, 10.9.2010, s. 4); beslut av den 13 juli 2011 (K(2011) 4935) i SA.32169, C/2011 – Tyskland – Stöd till Volkswagen Sachsen GmbH (EUT C 361, 10.12.2011, s. 17).

(89) Kommissionen drar slutsatsen att de argument som Tyskland framfört under det preliminära granskningsförfarandet men sedan inte underbyggt med mer fakta och ytterligare information inte är tillräckliga för att skingra kommissionens misstankar om att den relevanta geografiska marknaden skulle kunna vara begränsad till EES-marknaden. Kommissionen noterar särskilt följande:

(90) Det faktum att stora fordonstillverkare verkar internationellt och konkurrerar globalt är inte ett tillräckligt bevis för att de enskilda marknaderna är integrerade och utgör en enda global marknad (eller en marknad bestående av EES och Nordamerika tillsammans). Detta gäller även argumentet att de tio största OEM-företagen (Original Equipment Manufacturers) har produktionsanläggningar och distributionssystem över hela världen. Kommissionen anser den instabila växelkursen vara en faktor som har bidragit till att OEM bygger fabriker närmare den regionala efterfrågan. Effektiva skyddsåtgärder (höga importtullar för sluttillverkaren och låga tullar på mellanprodukter för att ge ett incitament för lokal produktion/slutmontering) skulle kunna vara en annan faktor. Ett tredje argument för att globala produktionsstrukturer existerar trots att marknaderna inte är integrerade är det faktum att vissa stater tillåter import endast om det samtidigt inrättas gemensamma företag för lokal produktion. Att stora aktörer och tillverkare är närvarande globalt är därför inte i sig ett tillräckligt bevis för att det existerar en global marknad (eller en marknad som sträcker sig bortom EES). Inte heller styrker förekomsten av globala distributionssystem att marknaden, sett ur ett konkurrensperspektiv, är global (eller sträcker sig bortom EES). Det faktum att Porsche AG kommer att förse världsmarknaden med fordon från en enda produktionsplats är inte ett tillräckligt bevis för att den relevanta geografiska marknaden sträcker sig bortom EES-marknaden. I själva verket är marknaden för SUV-D relativt liten jämfört med andra marknadssegment och därför kunde stordriftsfördelar i detta fall tala för en strategi med en enda produktionsplats. Eftersom modellen kommer att säljas under namnet Porsche och eftersom Porsche AG:s kunder hittills har förknippat den höga kvaliteten på företagets lyxbilar med produktion i Tyskland, kan en andra produktionsanläggning utanför Tyskland vara till nackdel för en lyckad marknadsföringsstrategi. Tyskland självt (se skäl 57) angav som skäl till sitt beslut för Leipzig i stället för [plats 1 i Tyskland] bland annat varumärket.

(91) Även argumentet att en stor del av handelsflödena, t.ex. över 20 % av produktionen i EES, går till den nordamerikanska marknaden räcker inte som bevis för att det skulle föreligga en global marknad (eller i detta fall en marknad som sträcker sig bortom EES). Kommissionen anser att handelsflöden visserligen kan indikera graden av integration av olika relevanta geografiska marknader om betydelsen av import och export jämförs med lokala produktions- och konsumtionsnivåer, men själva förekomsten av handelsflöden kan i sig inte vara ett tillräckligt bevis för att det existerar en integrerad relevant geografisk marknad. Även om produkter transporteras mellan EES och andra regioner, betyder det inte att marknaderna är integrerade i den meningen att marknadsvillkoren på en marknad (t.ex. priserna) påverkar villkoren på en annan marknad. Detta gäller särskilt om transporterna främst sköts av tillverkarna och inte av oberoende speditörer och exportörer som bedriver prisarbitrage. Prissättningen kan baseras helt på en marknad (t.ex. höga priser på en marknad, låga priser på en annan) och inte alls vara anpassad till villkoren på en fiktiv integrerad marknad. Analysen av handelsflödena ger inget svar på den grundläggande frågan i samband med en definition av marknaden, nämligen om import eller export kan förhindra en ökning av priserna på den lokala marknaden. Kommissionen konstaterar att Tyskland inte har inkommit med några ytterligare empiriska data för att bevisa förekomsten av korrelerade kursrörelser eller påverkan från nettoimporten på relativpriserna. De empiriska data som lämnats in inom ramen för de ovan nämnda fallen är irrelevanta för det aktuella fallet, eftersom det rörde sig om andra marknadssegment (A-segmentet enligt Polk) och andra referensperioder.

(92) Som kommissionen påpekar avser Porsche att exportera en betydande del av sin Macan-produktion till Kina. Denna avsikt är i sig inte tillräcklig som bevis för att det existerar en integrerad marknad.

(93) Kommissionen medger att handelshinder spelar en allt mindre roll, men ser ändå hinder för marknadstillträde på målmarknaderna som en av de viktigaste orsakerna till att produktionen förläggs utanför EU och att europeiska fordonstillverkare väljer att omlokalisera sin verksamhet. Höga tullar, särskilt i Asien, fortsätter att hämma tillgången för EU:s exportörer. Andra hinder, såsom komplicerade och diskriminerande certifieringskrav, ytterligare kontrollkrav, punktskatter osv., har stor negativ inverkan på fordonsexporten från EU till Sydostasien, Kina och Sydamerika. Kommissionen medger att Förenta staterna är den klart viktigaste målmarknaden för EU:s samlade fordonsexport, men EU och Förenta staterna tillämpar helt olika strategier när det gäller reglering och marknadsövervakning. Skillnaderna i regleringen kan än i dag vara det största handelshindret för export av fordon från EU till Förenta staterna.

(94) Kommissionen har noterat argumenten om de sjunkande transportkostnaderna, men är inte helt övertygad. Hur de sjunkande transportkostnaderna kommer att utvecklas i framtiden går inte att fastställa i den nuvarande ekonomiska situationen med stigande bränslekostnader. Därför kan ingen hänsyn tas till argumentet om framtida kostnadsminskningar.

(95) Eftersom kommissionen under det formella granskningsförfarandet inte erhöll några ytterligare bevis för att den relevanta geografiska marknaden skulle vara större än EES, står den av ovanstående skäl fast vid sin bedömning att EES eller en större marknad bör betraktas som relevant geografisk marknad oavsett hur den relevanta produktmarknaden definieras. Kommissionen påpekar på nytt att det måste fastställas huruvida de positiva effekterna av stödåtgärden i alla fall kommer att kompensera för eventuella negativa effekter på handeln och konkurrensen. För att avgöra om det krävs en ingående bedömning av stödåtgärdens förenlighet med den inre marknaden måste den relevanta geografiska marknaden därför ges en så snäv definition som möjligt med hänsyn till de särskilda egenskaperna hos den planerade fordonsmodellen.

6.5.1 **Slutsats om marknadsandelen (punkt 68 a i riktlinjerna för regionalstöd)**

(96) Kommissionen har genomfört den bedömning som anges i punkt 68 a i riktlinjerna för regionalstöd för alla rimliga relevanta produktmarknader och geografiska marknader för att avgöra om stödmottagarens marknadsandel före och efter investeringen överstiger 25 %.

(97) Eftersom det inte gick att fastställa om det föreligger en enda relevant produktmarknad och geografisk marknad, måste resultaten för alla tänkbara marknader beaktas. När det gäller B-segmentet enligt Polk har Volkswagen-koncernen varje år under perioden 2010–2015 en marknadsandel på mer än [> 25] % inom EES. Därför drar kommissionen slutsatsen att det tröskelvärde som anges i punkt 68 a överskrids. När det gäller SUV-D överskrids marknadsandelen däremot inte på någon av de relevanta geografiska marknader som kommer i fråga (EES, EES + Nordamerika eller världsmarknaden).

6.5.2 **Slutsats om produktionskapaciteten på en underpresterande marknad (punkt 68 b i riktlinjerna för regionalstöd)**

(98) Eftersom det inte gick att fastställa om hela personbilsmarknaden utan segmentering eller enbart B-segmentet enligt Polk eller segment SUV-D enligt IHS Global Insight bör betraktas som den relevanta produktmarknaden, var kommissionen tvungen att kontrollera om den kapacitet som skapas genom projektet motsvarar mer än 5 % av alla rimliga marknader, mätt med hjälp av uppgifter om den synliga konsumtionen av produkten i fråga inom EES.

(99) När det gäller segmentet SUV-D enligt IHS Global Insight ligger produktionskapaciteten betydligt över tröskelvärdet på 5 % om man utgår från EES-marknaden. Redan i beslutet att inleda förfarandet hade det fastställts, i skäl 72, att den relevanta marknaden underpresterade och under de senaste fem åren före investeringen till och med varit under nedgång.

(100) Kommissionen drar därför slutsatsen att det tröskelvärde på 5 % för kapacitetsökningen på en underpresterande marknad som anges i punkt 68 b i riktlinjerna för regionalstöd överskrids på denna marknad när det gäller segmentet SUV-D enligt IHS Global Insight.

6.5.3 **Slutsats**

(101) Med anledning av ovanstående skäl drar kommissionen slutsatsen att det inte går att utesluta att de tröskelvärden som anges i punkt 68 a och b överskrids. Kommissionen beslutar därför att genomföra en ingående bedömning efter att förfarandet enligt artikel 108.2 i EUF-fördraget inletts för att kontrollera att stödet är nödvändigt för att skapa en stimulanseffekt på investeringen och att fördelarna med stödåtgärden uppväger den snedvridning av konkurrensen och påverkan på handeln mellan medlemsstater som blir följden.

6.6 INGÅENDE BEDÖMNING AV STÖDÅTGÄRDEN

(102) Den ingående bedömningen genomförs på grundval av bedömningskriterierna.

6.6.1 **Stödets positiva effekter**

6.6.1.1 *Stödets syfte*

(103) Tyskland har beskrivit de positiva regionala effekterna av investeringen. Följande positiva effekter av investeringen har identifierats:

— Inverkan på den regionala utvecklingen: Investeringsprojektet kommer att skapa 1 040 nya arbetstillfällen och 30 nya utbildningsplatser utöver de 833 arbeten och 29 utbildningsplatser som redan existerar. Dessutom förväntas det leda till att minst 2 700 indirekta arbetstillfällen skapas. Enligt beräkningarna kommer minst 744 indirekta arbetstillfällen att skapas i närheten av fabriken i fråga.

— Attraktionskraft som lockar leverantörer och tjänsteleverantörer inom fordonsindustrin och andra områden till regionen: Kommissionen anser att Porsche AG:s investeringsprojekt spelar en viktig roll för etableringen och vidareutvecklingen av fordonsindustrin i Sachsen och kommer att locka leverantörer och tjänsteleverantörer till regionen.

— Stödmottagarens aktiva deltagande i olika nätverk och klusterinitiativ: För att främja utvecklingen av fordonsindustrin i Leipzig och östra Tyskland som helhet deltar stödmottagaren aktivt i kluster- och nätverksinitiativ, t.ex. Initiative Automotive Cluster Ostdeutschland (ACOD).

— Vidareutbildning: Man planerar att vidareutbilda de anställda genom interna och externa utbildningsåtgärder.

(104) Kommissionen anser att Tyskland har lämnat tillräcklig information som visar på att projektet kommer att främja den ekonomiska utvecklingen i regionen Leipzig.

6.6.1.2 *Stödets lämplighet*

(105) Enligt punkterna 17 och 18 i bedömningskriterierna är statligt stöd i form av investeringsstöd inte det enda politiska instrument som kan användas för att kompensera för marknadsmisslyckanden och förbättra de ekonomiska villkoren i mindre gynnade områden. Stöd är ett lämpligt instrument om de har fördelar jämfört med andra politiska åtgärder. Enligt punkt 18 i bedömningskriterierna anses åtgärden vara ett ”lämpligt instrument” endast ”om medlemsstaten har övervägt andra politiska alternativa åtgärder, men visar kommissionen vilka fördelarna är med att använda ett selektivt instrument av typen statligt stöd för ett specifikt företag”.

(106) Tyskland har i sin motivering av stödinstrumentets lämplighet hänvisat till den ekonomiska situationen i Sachsen och presenterat bevis för att regionen är ett mindre gynnat område om man jämför med den genomsnittliga situationen i andra tyska regioner. Tyskland påpekade att BNP per capita i Sachsen under 2011, då arbetena påbörjades, uppgick till endast 75 % av det nationella genomsnittet och att arbetslösheten var cirka 50 % högre än det nationella genomsnittet. Under åren 2007–2009 låg den genomsnittliga inkomsten i Sachsen på omkring 82 % av det nationella genomsnittet. Tyskland hävdade att kommissionen redan tidigare hade funnit att ett direkt bidrag under sådana ekonomiska förhållanden är ett lämpligt sätt att kompensera för den dåliga ekonomiska utvecklingen i en region.

(107) Med tanke på den socioekonomiska situationen i regionen Leipzig – som bekräftas av det faktum att regionen har status som stödberättigad region enligt artikel 107.3 c i EUF-fördraget med en högsta stödnivå på 20 % – och i enlighet med tidigare beslut (t.ex. stödärendet Dell Products Poland ([26])), erkänner kommissionen att beviljandet av statligt stöd är ett lämpligt instrument för att uppnå utvecklingsmålen i regionen i fråga.

6.6.1.3 *Stimulanseffekt/kontrafaktiskt scenario*

(108) Eftersom det finns många giltiga skäl för ett företag att genomföra ett investeringsprojekt i en viss region även om inget statligt stöd beviljas, måste kommissionen i detalj kontrollera att stödet är nödvändigt för att skapa en stimulanseffekt på investeringen i enlighet med bedömningskriterierna. Syftet med denna ingående bedömning är att avgöra om stödet faktiskt bidrar till att ändra stödmottagarens beteende så att stödmottagaren genomför (ytterligare) investeringar i den berörda stödregionen. Enligt punkt 22 i bedömningskriterierna kan en stimulanseffekt bevisas genom två möjliga scenarion: I avsaknad av stöd skulle ingen investering göras eftersom investeringen inte skulle vara lönsam för företaget någonstans (scenario 1); i avsaknad av stöd skulle investeringen genomföras på någon annan plats i EU (scenario 2).

([26]) Se fotnot 15.

(109) Enligt bedömningskriterierna bör medlemsstaten kunna påvisa förekomsten av en stimulanseffekt av stödet för kommissionen. Den måste kunna lämna tydliga bevis på att stödet faktiskt påverkar investerings- eller lokaliseringsbeslutet. Medlemsstaten måste också lämna en omfattande beskrivning av det kontrafaktiska scenariot enligt vilket inget stöd beviljas av medlemsstaten till stödmottagaren. Scenariona måste framstå som realistiska för kommissionen.

(110) Enligt Tyskland faller stödet till Porsche Leipzig och Porsche AG under scenario 2. Tyskland har därför presenterat ett kontrafaktiskt scenario avseende den faktiska investeringen i och lokaliseringsplaneringen för Macan-projektet där flera platser i Tyskland betraktades som alternativ till fabriken i Leipzig.

(111) Enligt bedömningskriterierna måste medlemsstaten bevisa att det föreligger en stimulanseffekt. Enligt punkt 25 i bedömningskriterierna kan medlemsstaten lämna belägg för stödets stimulanseffekt genom att lämna handlingar från företaget som visar att en jämförelse har gjorts mellan kostnader och intäkter till följd av lokaliseringen i den berörda stödberättigade regionen i förhållande till en alternativ region. Medlemsstaten uppmanas att lämna finansiella rapporter, interna affärsplaner och andra handlingar som utformar olika investeringsscenarion.

(112) Tyskland har presenterat omfattande, aktuella och autentiska handlingar som visar på de olika stegen i Porsche AG:s beslutsprocess angående lokaliseringen av investeringsprojektet.

(113) Enligt dessa handlingar beaktades fem scenarion vid valet av produktionsplats. Alla tänkbara produktionsplatser förutom Leipzig ligger i icke-stödberättigade områden i Tyskland.

(114) I samband med planeringen utfördes olika beräkningar och kostnadskalkyler. Dessa blev allt mer detaljerade och precisa med tiden, vilket ledde till att det bäst lämpade scenariot, det så kallade referensscenariot, ändrades tre gånger ([27]). Utifrån de handlingar som lämnats in konstaterar kommissionen att om beräkningarna av produktionskostnaderna för respektive produktionsplats utförs med samma noggrannhet (omsättningen antas vara densamma för samtliga scenarion), visar sig de mest konkurrenskraftiga scenariona (lokaliseringsalternativen) vara scenario 3 (konstruktion av bilkaross och lackering i [plats 1 i Tyskland], leverans av den lackerade karossen för montering till Leipzig) och scenario 5 (konstruktion av bilkaross, lackering och montering i Leipzig).

(115) Som framgår av handlingarna jämfördes i beslutsprocessens slutskede bara scenariona 3 och 5 med varandra.

(116) Som framgår av skäl 53 i det här beslutet resulterade de slutgiltiga beräkningarna av produktionskostnaderna för respektive lokalisering i en kostnadsnackdel på 65 miljoner euro för scenario 5 (Leipzig) jämfört med scenario 3 ([plats 1 i Tyskland]/Leipzig). För att kompensera för kostnadsnackdelarna med scenario 5 och med tanke på det formella beslut som tillsynsrådet skulle fatta om lokaliseringen av investeringsprojektet, hörde sig Porsche Leipzig för hos myndigheterna i Sachsen om det gick att få statligt stöd för att investeringsprojektet skulle kunna genomföras i Leipzig.

(117) I en skrivelse av den 25 februari 2011 bad Porsche Leipzig SMWA att undersöka möjligheten till stöd för det planerade investeringsprojektet. Efter ett möte mellan Porsche Leipzig och myndigheterna i Sachsen där Porsche Leipzig beskrev investeringsprojektet och beslutssituationen, åtog sig myndigheterna i Sachsen, genom en skrivelse av den 9 mars 2011, att stödja investeringsprojektet för att hela tillverkningen av Macan skulle ske i Leipzig om de villkor som gäller för tilldelning av regionalstöd uppfylls.

(118) Som framgår av skäl 56 i detta beslut minskade kostnadsnackdelarna med scenario 5 jämfört med scenario 3 till 27,52 miljoner euro efter att hänsyn tagits till det högsta tillåtna stödbeloppet. Även vissa kvalitativa kriterier beaktades som talade för scenario 5.

(119) Den 15 mars 2011 beslutade tillsynsrådet att hela investeringsprojektet skulle lokaliseras till Leipzig (scenario 5). Som framgår av protokollet från tillsynsrådets möte fattades detta beslut under förutsättning att statligt stöd skulle komma att beviljas.

(120) Efter att tillsynsrådet fattat detta villkorade beslut gjorde Porsche Leipzig en formell begäran om regionalstöd den 24 mars 2011. Den 29 mars 2011 bekräftade SAB skriftligen att investeringsprojektet i princip uppfyller villkoren för stödberättigande i stödordningen. Efter denna formella bekräftelse inleddes arbetet med projektet i april 2011.

([27]) Se fotnot 17.

(121) Mot denna bakgrund konstaterar kommissionen i enlighet med punkt 20 i bedömningskriterierna att de allmänna kriterier som anges i punkt 38 i riktlinjerna för regionalstöd avseende en formell bedömning av stimulanseffekten är uppfyllda. Stödmottagaren har lämnat in en ansökan om regionalstöd, och den behöriga myndigheten bekräftade skriftligen att projektet i princip anses uppfylla villkoren för stödberättigande i stödordningen innan arbetet med projektet inleddes. Dessutom har Tyskland lämnat tydliga bevis på att stödet faktiskt spelade en roll för lokaliseringsbeslutet. Porsche AG fattade sitt beslut att förlägga hela produktionen av Macan till Leipzig först efter att en bekräftelse getts att man kunde räkna med statligt stöd och stöd från myndigheterna för projektet och efter att tillsynsrådet godkänt lokaliseringen under förutsättning att statligt stöd beviljas. Kommissionen anser att det kontrafaktiska scenario som Tyskland presenterat i enlighet med punkterna 23 och 25 i bedömningskriterierna är realistiskt och stöds av äkta och aktuella handlingar. Stödet har därför en faktisk (betydande) stimulanseffekt. Eftersom det innebar att kostnadsnackdelarna minskade till förmån för Leipzig hade stödet betydelse för det stödmottagande företagets lokaliseringsbeslut. I avsaknad av stöd skulle investeringen inte ha genomförts i Leipzig.

6.6.1.4 *Stödets proportionalitet*

(122) För att regionalstödet ska vara proportionerligt måste stödbeloppet och stödnivån begränsas till vad som är absolut nödvändigt för att investeringen ska göras i den stödberättigade regionen.

(123) I allmänhet anses regionalstöd stå i proportion till hur allvarliga problemen är i de stödberättigade regionerna om stödet inte överskrider det tillämpliga regionala stödtaket inklusive en automatisk, gradvis nedtrappning av dessa regionala stödtak för stora investeringsprojekt (som anges i den tillämpliga regionalstödskartan). I det här fallet överstiger stödnivån inte de regionala stödtaken korrigerade genom den nedtrappningsmekanism som redan angetts i skäl 80.

(124) Utöver denna allmänna proportionalitetsprincip som anges i riktlinjerna för regionalstöd fastställs i bedömningskriterierna att en mer ingående bedömning bör göras. Enligt scenario 2 i bedömningskriterierna anses stödet vara proportionerligt om det motsvarar skillnaden mellan nettokostnaderna för stödmottagaren att investera i den stödberättigande regionen och nettokostnaderna för att investera i alternativa regioner.

(125) Av de handlingar som lämnats in av Tyskland framgår att stödet var begränsat till det nödvändiga beloppet eftersom skillnaden mellan kostnaden för scenario 3 och scenario 5 inte överskreds. Den slutgiltiga beräkningen visar att även med stödet inräknat innebär scenario 5 högre kostnader än scenario 3 motsvarande 27,5 miljoner euro i nominellt värde (utan stöd 65 miljoner euro). Tyskland förklarade att man ansåg den återstående kostnadsnackdelen vara godtagbar med tanke på vissa icke-kvantifierbara strategiska fördelar (en andra Porsche-fabrik för komplettproduktion), kvalitetsaspekter (minskning av risker som skulle uppstå på grund av transport mellan [plats 1 i Tyskland] och Leipzig) och imagefördelar ([…]) som talade för Leipzig.

(126) Eftersom stödet är begränsat till det belopp som behövs för att kompensera för den extra nettokostnad som uppstår då investeringsprojektet lokaliseras till Leipzig i stället för den alternativa platsen, anser kommissionen det vara bevisat att stödet är proportionerligt.

6.6.2 **Stödets negativa effekter på konkurrensen och handeln**

(127) I punkt 40 i bedömningskriterierna anges följande: ”Om det av den kontrafaktiska analysen framgår att investeringen skulle ha gjorts även utan stöd, fast eventuellt på en annan plats (scenario 2) och om stödet är proportionerligt, skulle eventuella indikationer på snedvridning, som en hög marknadsandel och en kapacitetsökning på en underpresterande marknad, i princip vara desamma oberoende av stödet.”

(128) Eftersom investeringsbeslutet grundar sig på scenario 2 och stödet är begränsat till ett minimum, kunde inga negativa effekter på handeln och konkurrensen upptäckas. Investeringen skulle ha genomförts på en annan plats och samma negativa effekter på konkurrensen skulle ha uppstått i vilket fall. Därför anser kommissionen att stödet inte har några negativa effekter på konkurrensen.

(129) Enligt punkt 53 i bedömningskriterierna ”[…] kommer en bedömning som visar att utan stöd skulle investeringen ha lokaliserats till en fattigare region (mer regionala nackdelar – högre högsta tillåtna regionala stödnivå) eller till en region som anses ha samma regionala nackdelar som målregionen (samma högsta regionala stödnivå) att utgöra ett negativt inslag i det övergripande avvägningstestet som sannolikt inte kommer att uppvägas av några positiva inslag, eftersom det strider mot själva syftet med regionalstöd”.

(130) Eftersom det inte finns något som tyder på att investeringen skulle ha gjorts i en annan stödregion med en högre eller likvärdig högsta stödnivå (eller att en lokalisering utanför Tyskland övervägdes), anser kommissionen att stödet inte har någon negativ effekt på sammanhållningen som skulle strida mot själva syftet med regionalstöd.

6.7 AVVÄGNING

(131) Efter att kommissionen fastställt att stödet ger en stimulanseffekt som uppmuntrar till investeringen i den berörda regionen och att det är proportionerligt, måste de positiva och negativa effekterna vägas mot varandra.

(132) Genom undersökningen bekräftades det att åtgärden har en stimulanseffekt som uppmuntrar till en investering som ger ett betydande bidrag till utvecklingen i en mindre gynnad region som är berättigad till regionalstöd enligt artikel 107.3 c i EUF-fördraget utan att en region med en lika hög eller högre högsta stödnivå påverkas (ingen negativ effekt på sammanhållningen). Kommissionen anser att det är mer fördelaktigt för sammanhållningen inom unionen om en investering går till en fattigare region än om samma investering lokaliseras till en mer gynnad region. Som framgår av punkt 53 i bedömningskriterierna anser kommissionen att ”under avvägningstestet […], å andra sidan, [kommer] vanligtvis regionalstödets positiva effekter som enbart kompenserar skillnaden i nettokostnader i förhållande till en mer utvecklad alternativ investeringslokalisering […] att uppväga eventuella negativa effekter när det gäller den alternativa lokaliseringen vid nya investeringar”.

(133) Mot bakgrund av ovanstående utgår kommissionen även från att när det gäller stöd som motsvarar skillnaden mellan nettokostnaden för investeringsprojektet på den valda platsen och nettokostnaderna för investeringsprojektet på en mer utvecklad alternativ plats kommer regionalstödets positiva effekter avseende syfte och proportionalitet (se ovan) att kompensera för de negativa effekterna på handeln på den alternativa platsen.

(134) I enlighet med punkt 68 i riktlinjerna för regionalstöd och med tanke på den ingående bedömning som genomfördes på grundval av bedömningskriterierna, drar kommissionen slutsatsen att stödet är nödvändigt som en stimulanseffekt på investeringen och att fördelarna med stödet kompenserar för den snedvridning av konkurrensen och påverkan på handeln mellan medlemsstaterna som det medför.

7. **SLUTSATS**

(135) Kommissionen konstaterar att det regionala investeringsstöd som Tyskland planerar att genomföra till förmån för Porsche Leipzig GmbH och Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, som beviljades den 1 juli 2014 under förutsättning att det godkänns av kommissionen, uppfyller alla krav enligt riktlinjerna för regionalstöd och bedömningskriterierna och kan därför anses vara förenligt med den inre marknaden i enlighet med artikel 107.3 c i EUF-fördraget.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. Det statliga stöd som Tyskland planerar att genomföra till förmån för Porsche Leipzig GmbH och Dr. Ing. Hc F. Porsche Aktiengesellschaft, till ett belopp av 43 666 078,75 euro (nuvärde, diskonterat vid tidpunkten för anmälan) och med en högsta stödnivå på 8,37 % bruttobidragsekvivalent, är förenligt med den inre marknaden enligt artikel 107.3 c i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

2. Det stöd som avses i artikel 1.1 godkänns under förutsättning att det beviljas före den 1 juli 2014.

Artikel 2

Tyskland kommer att förse kommissionen med

— en kopia av de relevanta handlingarna för stödåtgärden inom två månader efter det att stödet beviljats,

— en delrapport (med uppgifter om de betalda stödbeloppen, genomförandet av stödavtalet och eventuella andra investeringsprojekt som har inletts för företaget eller anläggningen) vart femte år från och med den dag då stödet godkänns av kommissionen,

— en detaljerad slutrapport som grundar sig på den anmälda utbetalningsplanen, inom sex månader efter utbetalningen av det sista delbeloppet av stödet.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till Förbundsrepubliken Tyskland.

Utfärdat i Bryssel den 9 juli 2014.

På kommissionens vägnar
Joaquín ALMUNIA
Vice ordförande