# BESCHLÜSSE

## BESCHLUSS (EU) 2019/1127 DER KOMMISSION

**vom 4. Oktober 2018**

**über die staatliche Beihilfe SA.45359-2017/C (ex 2016/N), die die Slowakei Jaguar Land Rover Slovakia s.r.o. zu gewähren beabsichtigt**

*(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2018) 6545)*

**(Nur der englische Text ist verbindlich)**

**(Text von Bedeutung für den EWR)**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 108 Absatz 2 Unterabsatz 1,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a,

nach Aufforderung der Beteiligten zur Stellungnahme gemäß den genannten Bestimmungen [1] und unter Berücksichtigung ihrer Stellungnahme,

IN ERWÄGUNG NACHSTEHENDER GRÜNDE:

### 1. VERFAHREN

(1) Mit Schreiben vom 12. Mai 2016 meldete die Slowakei eine regionale Investitionsbeihilfe in Form eines direkten Zuschusses für Jaguar Land Rover Slovakia s.r.o. (im Folgenden „Beihilfeempfänger“) in Höhe von 125 046 543 EUR bei der Kommission zur Genehmigung an. Jaguar Land Rover Slovakia s.r.o. ist Teil der Jaguar Rover Group [2] (im Folgenden „JLR“).

(2) Mit Schreiben vom 24. Mai 2017 (im Folgenden „Einleitungsbeschluss“) setzte die Kommission die Slowakei davon in Kenntnis, dass sie in Bezug auf die angemeldete staatliche Beihilfe und etwaige zusätzliche nicht angemeldete staatliche Beihilfen beschlossen hat, das Verfahren nach Artikel 108 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) einzuleiten, und forderte die Slowakei auf, innerhalb eines Monats dazu Stellung zu nehmen.

(3) Die slowakischen Behörden übermittelten ihre Stellungnahme zum Beschluss der Kommission, das Verfahren nach Artikel 108 Absatz 2 AEUV einzuleiten, mit Schreiben vom 20. Juli 2017.

(4) Der Einleitungsbeschluss wurde am 8. Dezember 2017 im *Amtsblatt der Europäischen Union* [3] veröffentlicht. Die Kommission forderte andere Beteiligte zur Stellungnahme innerhalb eines Monats auf.

(5) Die einzige Stellungnahme, die bei der Kommission von anderen Beteiligten einging, wurde am 19. Dezember 2017 von JLR übermittelt. Die Kommission leitete die Stellungnahme am 17. Januar 2018 an die Slowakei weiter. Die Stellungnahme der Slowakei zum Schriftsatz von JLR wurde am 5. Februar 2018 registriert.

(6) Die Kommission übermittelte am 9. und 23. Februar 2018 Auskunftsersuchen, auf die die Slowakei am 9. März sowie am 12. und 18. April 2018 antwortete. Am 11. Juni 2018 richtete die Kommission ein weiteres Auskunftsersuchen an die Slowakei, das die Slowakei am 3. Juli 2018 beantwortete.

(7) Am 10. Oktober 2017, 27. November 2017 und am 1. März 2018 fanden Treffen zwischen Vertretern der Kommissionsdienststellen und der Slowakei statt.

---

[1] ABl. C 422 vom 8.12.2017, S. 21.
[2] Wie in Abschnitt 2.3 dieses Beschlusses weiter ausgeführt.
[3] Siehe Fußnote 1.

(8) Die Kommission erhielt ein auf den 14. Mai 2018 datiertes Schreiben von JLR, das sie am 22. Mai 2018 schriftlich beantwortete. Die Kommission erhielt am 2. Juli 2018 weitere Informationen von JLR.

(9) Mit Schreiben vom 3. Juli 2018 erklärte sich die Slowakei damit einverstanden, dass dieser Beschluss in englischer Sprache erlassen und bekannt gegeben wird.

(10) Im Einleitungsbeschluss äußerte die Kommission Zweifel sowohl an der Vereinbarkeit der angemeldeten Beihilfe als auch daran, dass möglicherweise eine zusätzliche nicht angemeldete Beihilfe gewährt worden sein könnte. In Anbetracht dessen, dass mögliche zusätzliche nicht angemeldete Beihilfen Auswirkungen auf die Vereinbarkeit der angemeldeten Beihilfe haben könnten, insbesondere hinsichtlich der Verhältnismäßigkeit und im Hinblick auf deutliche negative Auswirkungen, prüft die Kommission in diesem Beschluss zunächst, ob zusätzliche nicht angemeldete Beihilfen vorlagen. Diese Bewertung ist von entscheidender Bedeutung für die Festlegung des Umfangs der Vereinbarkeitsprüfung.

## 2. AUSFÜHRLICHE BESCHREIBUNG DER BEIHILFEMAßNAHME

### 2.1. Ziel der Beihilfe

(11) Die slowakischen Behörden beabsichtigen, die regionale Entwicklung zu fördern, indem sie Regionalbeihilfen für eine Investition des Großunternehmens JLR für die Errichtung und die Ausrüstung einer hochwertigen Premium-Aluminiumfahrzeug-Produktionsstätte in Nitra, in der slowakischen Region Nitra, gewähren. Bei dieser Region handelt es sich um ein Fördergebiet nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe a AEUV, in dem nach der slowakischen Fördergebietskarte für den Zeitraum vom 1. Juli 2014 bis zum 31. Dezember 2020 ein Standardhöchstsatz für regionale Beihilfen von 25 % gilt. ([4])

### 2.2. Das angemeldete Vorhaben

(12) Das Investitionsvorhaben mit geplanten beihilfefähigen Investitionskosten von 1 406 621 000 EUR (Nennwert) (dies entspricht einem Gegenwartswert ([5]) von 1 369 295 298 EUR) zielt auf die Errichtung einer neuen Fahrzeugproduktionsanlage mit einer jährlichen Kapazität von 150 000 Fahrzeugen im „Premium D-Segment" (SUV) ([6]). Das Investitionsvorhaben wurde im Dezember 2015 begonnen und wird im Jahr 2020 abgeschlossen sein. Die Investition wird in einem sich im Aufbau befindlichen Industriegebiet, dem Nitra-Strategiepark (im Folgenden „NSP"), getätigt — auf Grund und Boden, der sich zum Zeitpunkt der Gründung des NSP am 8. Juli 2015 noch überwiegend aus in Privatbesitz befindlichen landwirtschaftlichen Flächen bestand. Das Projekt soll 2 834 neue unmittelbare Arbeitsplätze schaffen.

(13) Der Umfang des angemeldeten Investitionsvorhabens bezieht sich, wie den slowakischen Behörden im Rahmen des förmlichen Beihilfeantrags vom 24. November 2015 vorgeschlagen, auf eine Produktionskapazität von 150 000 Fahrzeugen pro Jahr. Der im Entwurf des Beihilfeantrags von JLR an die slowakischen Behörden vom 25. Juni 2015 ursprünglich vorgeschlagene Umfang des Vorhabens bezog sich auf eine Investition mit einer Produktionskapazität von jährlich 300 000 Fahrzeugen, die in zwei Phasen erfolgen sollte, einschließlich der Produktion zweier weiterer Modelle, über die noch entschieden werden sollte. Die Slowakei erklärte, dass JLR im Herbst 2015 beschlossen habe, den anfänglichen Umfang des Vorhabens auf eine Produktionsstätte mit der angemeldeten Kapazität von 150 000 Fahrzeugen pro Jahr zu reduzieren. Zu jenem Zeitpunkt war das Produkt, das in Phase 2 am Standort gefertigt werden sollte, noch nicht bekannt, auch gab es noch keine Verpflichtungszusage zur geplanten Erweiterung des Investments in Phase 2.

### 2.3. Der Beihilfeempfänger

(14) Empfänger der staatlichen Beihilfe ist Jaguar Land Rover Slovakia s.r.o. Wie im Einleitungsbeschluss beschrieben, ist Jaguar Land Rover Slovakia s.r.o. eine 85 %ige Tochter der Jaguar Land Rover Limited, während 15 % der Anteile sich in der Hand von Jaguar Land Rover Holdings Limited befinden. Jaguar Land Rover Limited steht zu 100 % im Eigentum der Jaguar Land Rover Holdings Limited, die wiederum zu 100 % im Eigentum von Jaguar Land Rover Automotive plc steht. Direkte Muttergesellschaft von Jaguar Land Rover Automotive plc ist die Tata Motors Limited India (im Folgenden „Tata Motors"). Tata Motors ist hauptsächlich in der Herstellung und dem Verkauf von Personenkraftwagen, Nutzfahrzeugen, Bussen und Reisebussen tätig. Der Begriff JLR in diesem Beschluss umfasst Tata Motors nicht.

([4]) SA.37447 (N/2013) (ABl. C 210 vom 4.7.2014, S. 4).

([5]) Der Gegenwartswert in diesem Beschluss wird auf der Grundlage eines Diskontierungssatzes von 1,17 %, anwendbar zur Zeit des Einreichens des endgültigen Beihilfeantrags, d. h. am 24. November 2015, berechnet. Der Gegenwartswert wird auf das Geschäftsjahr des Vereinigten Königreichs 2015/2016, dem Geschäftsjahr der vorgesehenen Gewährung der Beihilfe, abgezinst. JLR wendet das Geschäftsjahr des Vereinigten Königreichs vom 1. April - 31. März an.

([6]) Geplante Produktion eines völlig neu gestalteten Land Rover Discovery, bekannt als […] (*) und […], bekannt als […].
(*) *Geschäftsgeheimnis*

(15) Die slowakischen Behörden bestätigten und übermittelten Informationen, auf deren Grundlage die Kommission überprüfte, dass JLR und ihre Muttergesellschaft Tata Motors keine Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne der Leitlinien für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten sind ([7]).

### 2.4. **Beihilfebetrag und Beihilfeintensität**

#### 2.4.1. *Die angemeldete Beihilfe*

(16) Der angemeldete direkte Zuschuss in Höhe von 129 812 750 EUR (Nennwert) bzw. 125 046 543 EUR (Gegenwartswert) ([8]) bezieht sich auf beihilfefähige Ausgaben von 1 369 295 298 EUR (Gegenwartswert gemäß Erwägungsgrund 12) und entspricht somit einer Beihilfeintensität von 9,13 %. Die angemeldete regionale Investitionsbeihilfe ist aus dem nationalen Staatshaushalt zu gewähren.

#### 2.4.2. *Die mögliche zusätzliche nicht angemeldete Beihilfe*

(17) In Abschnitt 3.1.2 des Einleitungsbeschlusses zog die Kommission in Erwägung, dass die Slowakei zusätzlich zur angemeldeten Beihilfe rechtswidrige Beihilfen in Form von Infrastrukturmaßnahmen gewährt haben könnte, einschließlich des Verkaufs von Grundstücken im NSP unter dem Marktwert und der Befreiung von einer Abgabe auf die Umwidmung von Agrarflächen (Agricultural Land Transformation Fee; im Folgenden „ALF-Abgabe“). Die von den slowakischen Behörden bestimmte zuständige Stelle für die Realisierung des NSP ist die MH Invest (im Folgenden „MHI“), ein zu 100 % staatliches Unternehmen, das vom slowakischen Ministerium für Verkehr, Bauwesen und Regionalentwicklung kontrolliert, verwaltet und finanziert wird. MHI ist der ursprüngliche Besitzer der NSP-Grundstücke. Die slowakischen Behörden lassen über MHI Arbeiten im NSP durch Auftragnehmer ausführen, insbesondere in den Bereichen vorbereitende Bodensanierung, Versorgungsnetze, Schienen- und Straßenanschlüsse, Hochwasserschutz und Grundwasserwirtschaft. Železnice sloveskej republiky („Slowakische Eisenbahnen“), ebenfalls ein 100 % in Staatseigentum stehendes Unternehmen, errichtet ein multimodales Verkehrsterminal im NSP. Die Gesamtkosten für diese Maßnahmen und das Terminal werden auf etwa 500 Mio. EUR geschätzt.

(18) Wie in Abschnitt 3.1.3 des Einleitungsbeschlusses festgestellt, führte eine Änderung der Verordnung 58 der Regierung der Slowakischen Republik vom 13. März 2013 über Abgaben für die Enteignung und die unbefugte Nutzung von landwirtschaftlichen Flächen ([9]) eine Freistellung von der ALF-Abgabe (sogenannte „Befreiung H“) für Grundstücke ein, die von zu 100 % staatlichen Unternehmen, die im Sinne von Gesetz 175/1999 über wesentliche Investitionen ([10]) als „wesentliche Investition“ anerkannte strategische Industrieparks errichten, erworben werden. Befreiung H trat am 31. Oktober 2015 in Kraft. Der NSP wurde am 8. Juli 2015 als „wesentliche Investition“ anerkannt.

(19) Die möglichen zusätzlichen nicht angemeldeten Beihilfemaßnahmen werden aus dem Staatshaushalt gewährt.

### 2.5. **Laufzeit**

(20) Die angemeldete Beihilfe ist zwischen 2017 und 2021 auszuzahlen. Es wird davon ausgegangen, dass der Beihilfeempfänger, was den Landerwerb durch JLR und die mögliche Befreiung von der ALF-Abgabe angeht, ab der Unterzeichnung des Kaufvertrags und, was die Infrastruktur außerhalb des 185 ha großen von JLR von den slowakischen Behörden erworbenen Geländes (im Folgenden „JLR-Gelände“) angeht, ab dem Moment der infrastrukturellen Erschließung von den zusätzlichen Maßnahmen, die möglicherweise nicht angemeldete Beihilfe darstellen, profitiert.

## 3. **GRÜNDE FÜR DIE EINLEITUNG DES VERFAHRENS**

(21) Die Kommission leitete am 24. Mai 2017 die förmliche Untersuchung ein. Es konnte nicht ausgeschlossen werden, dass JLR zusätzlich zur angemeldeten Beihilfe eine nicht angemeldete Beihilfe in Form infrastruktureller Erschließung, einschließlich des Grundstückverkaufs im NSP unter dem Marktwert und einer Befreiung von der Verpflichtung, die ALF-Abgabe zu entrichten, erhalten hat. Die zugrunde liegende Bewertung berücksichtigte sowohl die angemeldeten als auch die möglichen zusätzlichen nicht angemeldeten Beihilfemaßnahmen.

([7]) ABl. C 249 vom 31.7.2014, S. 1.
([8]) Basierend auf einem Diskontierungssatz von 1,17 %, wie in Fußnote 5 erwähnt.
([9]) http://www.zakonypreludi.sk/zz/2013-58
([10]) Gesetz Nr. 175/1999 vom 29. Juni 1999 über bestimmte Maßnahmen zur Vorbereitung wesentlicher Investitionen sowie über die Änderung bestimmter anderer Gesetze.

### 3.1. **Mögliche zusätzliche nicht angemeldete Beihilfe**

#### 3.1.1. *Mögliche Beihilfen in Form von infrastruktureller Erschließung, einschließlich der Übertragung von Grundstücken im NSP unter dem Marktwert*

(22) Nach Auffassung der Kommission könnte der Verkauf von Grundstücken im NSP an JLR mit bestimmten Vorteilen, die als zusätzliche staatliche Beihilfe eingestuft werden könnten, einhergehen.

(23) MHI hatte als Ersteigentümer des zukünftigen Standortes NSP zum 31. Dezember 2016 bereits Ausgaben in Höhe von 75 Mio. EUR für den Erwerb von Grundstücken für den NSP, auf denen das angemeldete Vorhaben von JLR umgesetzt werden sollte, getätigt. Außerdem entstand ein erheblicher Mehraufwand für die Erschließung des Standortes selbst. Gleichzeitig schien der Eigenbeitrag von JLR im Zusammenhang mit dem Kauf des JLR-Geländes nur einen Bruchteil der entsprechenden Erwerbs- und Erschließungskosten zu betragen. Die Differenz zwischen den Kosten, die der Slowakei für den Erwerb des Lands und die Erschließung des NSP auf diesem Land entstanden sind, und dem von JLR für das Grundstück im NSP zu zahlenden Preis warf die Frage auf, ob der Verkauf des Grundstücks im NSP an JLR eine staatliche Beihilfe beinhaltete.

(24) Die Slowakei machte geltend, dass die Erschließung des NSP keine staatliche Beihilfe beinhalten könne, da sie aus den in Randnummer 17 der Bekanntmachung der Kommission zum Begriff der staatlichen Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV ([11]) genannten Gründen in den Aufgabenbereich der öffentlichen Hand falle. Daher sei die Erschließung des NSP keine wirtschaftliche Tätigkeit und ihre öffentliche Finanzierung keine staatliche Beihilfe gewesen. Laut der Slowakei würde JLR außerdem einen marktüblichen Preis für das im NSP erworbene Grundstück zahlen, der auf der Grundlage von Bewertungen durch unabhängige Sachverständige errechnet würde.

(25) Die Kommission bezweifelte jedoch, dass es sich bei der Erschließung des NSP um einen Fall handelt, wie er in Randnummer 17 der Bekanntmachung der Kommission zum Begriff der staatlichen Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV beschrieben wird, denn diese Randnummer gilt nur für Maßnahmen, die sich nicht auf eine auf spezielle Unternehmen zugeschnittene („gewidmete") Infrastruktur beziehen.

(26) Die Kommission stellte fest, dass vertragliche Vereinbarungen zwischen der Slowakei und dem Beihilfeempfänger JLR das vollständige Eigentum oder Optionsrechte für den späteren Erwerb nahezu aller wirtschaftlich verwertbaren Grundstücke des NSP einräumten.

(27) Die Kommission geht von einer gewidmeten Infrastruktur aus, wenn die Infrastruktur für ein im Voraus ermittelbares Unternehmen errichtet wird und auf die konkreten Bedürfnisse dieses Unternehmens zugeschnitten ist. ([12]) Nach vorläufiger Auffassung der Kommission könnte der NSP aus folgenden Gründen als dem JLR gewidmete Infrastruktur betrachtet werden: a) ein großes Gebiet war vertraglich für das Unternehmen reserviert, b) der Beihilfeempfänger könnte ein im Voraus festgelegtes Unternehmen gewesen sein und c) der NSP schien auf die spezifischen Bedürfnisse des Beihilfeempfängers zugeschnitten worden zu sein.

(28) Die Kommission vertrat daher die Auffassung dass, sollte es sich beim NSP um eine dem JLR gewidmete Infrastruktur handeln, das Unternehmen unter normalen Marktbedingungen für die Erschließungskosten des Grundstücks aufkommen müsste, mit Ausnahme jener Kosten für wirklich allgemeine Infrastruktureinrichtungen, die in diesem Beschluss festzulegen wären.

(29) Selbst in der Annahme, dass es sich beim NSP nicht um eine gewidmete Infrastruktur handelt, ließ die zu Festlegung des von JLR zu zahlenden Marktpreises verwendete Methode Zweifel aufkommen. Insbesondere stellte die Kommission infrage, ob der Wert spezifischer Erschließungsarbeiten, die von der Slowakei ausgeführt und finanziert wurden und JLR direkt zugutekommen, in den Bewertungen der unabhängigen Sachverständigen angemessen berücksichtigt wurde und ob JLR einen Anteil an den Kosten der Erschließung des NSP zahlt, der seiner Beteiligung an dem Park entspricht.

#### 3.1.2. *Mögliche Beihilfen in Form der Befreiung von einer Abgabe (ALF-Abgabe), die bei der Umwandlung von landwirtschaftlich genutzten Flächen in Industrieflächen zu entrichten ist*

(30) Die Kommission war der Auffassung, dass JLR von einem Vorteil in Form der Freistellung von einer Abgabe profitiert haben könnte, die nach slowakischem Recht zu entrichten ist, wenn landwirtschaftlich genutzten Flächen in Industrieflächen umgewidmet werden („Befreiung H"). Tatsächlich konnte die Kommission nicht ausschließen, dass trotz der Beteiligung eines staatlichen Unternehmens an der Transaktion, bei der es darum geht, landwirtschaftlich genutzte Flächen für die industrielle Nutzung zu erschließen — unter anderem durch Bodensanierung, und den Anschluss an öffentliche Versorgungseinrichtungen — und es an einen Investor zu verkaufen, die Beihilfe dem slowakischen Staat zuzurechnen ist und dem Beihilfeempfänger so ein selektiver Vorteil entstanden ist. Daher war die Kommission der Ansicht, dass die Befreiung von der Abgabe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV eine staatliche Beihilfe zum Vorteil von JLR dargestellt haben könnte.

([11]) ABl. C 262 vom 19.7.2016, S. 1.

([12]) Diese Auffassung steht im Einklang mit Artikel 2 Nummer 33 der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission vom 17. Juni 2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 187 vom 26.6.2014, S. 1).

### 3.2. **Vereinbarkeit der angemeldeten Beihilfe**

#### 3.2.1. *Einleitung*

(31) Die Kommission konnte im Rahmen der vorläufigen Untersuchung nicht feststellen, ob die angemeldete Regionalbeihilfe mit den Bestimmungen der Leitlinien für Regionalbeihilfen 2014–2020 ([13]) (im Folgenden „Regionalbeihilfeleitlinien") vereinbar ist.

(32) Insbesondere konnte sie nicht zu dem Schluss kommen, dass die angemeldete Regionalbeihilfemaßnahme die Mindestanforderungen der Regionalbeihilfeleitlinien erfüllt, und äußerte daher Zweifel a) an der Beihilfefähigkeit bestimmter Elemente, die offensichtlich Teil der beihilfefähigen Investitionskosten sind, b) am Anreizeffekt der Beihilfe, c) an der Verhältnismäßigkeit der Beihilfe, und vermutete, d) dass die Beihilfe deutliche negative Auswirkung auf den Zusammenhalt der Union hat und e) die Beihilfe deutliche negative Auswirkungen auf den Handel im Sinne von Nummer 119 der Regionalbeihilfeleitlinien hat, indem die zulässige Beihilfehöchstintensität überschritten wird. Darüber hinaus war die Kommission der Auffassung, dass die möglichen zusätzlichen Beihilfeelemente der infrastrukturellen Erschließung und der Befreiung von der ALF-Abgabe insbesondere die Verhältnismäßigkeit der angemeldeten Beihilfe und deren Vereinbarkeit mit der zulässigen Beihilfehöchstintensität beeinträchtigen könnten.

#### 3.2.2. *Die Beihilfefähigkeit von „Rückstellungskosten" als Investitionskosten*

(33) Die Kommission stellte fest, dass die angemeldeten beihilfefähigen Kosten eine Position „Rückstellung" (beschrieben als „unerwartete Mehrausgaben") von mindestens [60–85] Mio. GBP ([72–102] Mio. EUR ([14])) einschließen. Sie äußerte Zweifel daran, dass „Rückstellungskosten" für die Zwecke der regionalen Investitionsbeihilfe beihilfefähig sind.

#### 3.2.3. *Mangelnder Anreizeffekt der angemeldeten Regionalbeihilfe*

(34) Die Kommission hatte Zweifel, dass die angemeldete Regionalbeihilfe einen Anreizeffekt hat, d. h., dass sie erforderlich war, um die Investition von JLR für Nitra zu gewinnen. Sie war nicht davon überzeugt, dass die eingereichten Unterlagen zum Prozess der Vorbereitung der Standortentscheidung von JLR belegt hätten, dass Mexiko bei dieser Entscheidungsfindung ein glaubwürdiges Alternativszenario war. Insbesondere stellte die Kommission in Dokumenten im Zusammenhang mit der auswärtigen Sitzung von Mitgliedern des geschäftsführenden Vorstands im Januar 2015 Hinweise auf Pläne fest, zwei Werke an zwei verschiedenen Standorten zu errichten, außerdem bemerkte sie Unterschiede in der Genauigkeit der Detailprüfung für die europäischen Standorte im Verhältnis zum Standort Mexiko. Für den Alternativstandort schien außerdem eine erhebliche Verzögerung zu gelten. Die Kommission vertrat die Auffassung, dass der tatsächliche kontrafaktische Standort, mit dem Nitra um den Standort des neuen Werks von JLR konkurrierte, Jawor in Polen und nicht der mexikanische Standort gewesen sein könnte. Die Existenz einer großen Differenz im Nettogegenwartswert zwischen Mexiko und Nitra, die nur zum Teil durch die angemeldete Regionalbeihilfe überbrückt wird, war ein weiterer Anlass, den Anreizeffekt der Beihilfe infrage zu stellen. Daher konnte die Kommission nicht ausschließen, dass strategische Erwägungen von JLR für die Bevorzugung von Nitra gegenüber Mexiko entscheidend waren, d. h., dass die Investition auch ohne die angemeldete Beihilfe von 125 Mio. EUR (Gegenwartswert) oder zumindest bei einem geringeren Beihilfebetrag in Nitra getätigt worden wäre. Die strategischen Erwägungen von JLR waren a) die Entfernung zum Hauptsitz von JLR, b) Verzögerungen, c) das Risiko von Naturkatastrophen in Mexiko aufgrund vulkanischer Tätigkeit, d) politische Instabilität, Effektivität der Regierung und Korruptionsrisiken, e) Überlegungen zum Markenwert und f) Investitionen in der Union als Absicherung gegen die Möglichkeit eines Rückzugs des Vereinigten Königreichs aus der Union.

#### 3.2.4. *Unverhältnismäßigkeit*

(35) Da die angemeldete Beihilfe knapp unter dem zulässigen Höchstbetrag für Beihilfen liegt, der nach der derzeitigen slowakischen Fördergebietskarte („angepasster Beihilfebetrag") für eine Investition der gegebenen Größe in Nitra gewährt werden kann, bezweifelte die Kommission, dass der Gesamtbeihilfebetrag noch verhältnismäßig wäre, sollte JLR tatsächlich von den möglichen zusätzlichen Beihilfemaßnahmen profitiert haben. Darüber hinaus überlegte die Kommission, ob die Schwelle für die Verhältnismäßigkeit von 413 Mio. EUR, namentlich die von JLR berechnete Rentabilitätsdifferenz zwischen Mexiko und der Slowakei in der Höhe einer der beiden in den Regionalbeihilfeleitlinien festgelegten Verhältnismäßigkeitsschwellen ([15]) nicht bereits *„auf einem viel niedrigeren Niveau hätte erreicht werden"* können.

([13]) ABl. C 209 vom 23.7.2013, S. 1.
([14]) In diesem Beschluss wird ein Wechselkurs von GBP:EUR von 1:1,2 zugrunde gelegt, da dieser Wechselkurs für die langfristige Geschäftsplanung von JLR verwendet wurde.
([15]) Die zweite Schwelle ist die angepasste zulässige Obergrenze für Regionalbeihilfen.

3.2.5. *Deutliche negative Auswirkungen — kohäsionsabträgliche Wirkung*

(36) Die Kommission äußerte Zweifel daran, dass die mexikanische Alternative glaubwürdig gewesen ist, und überlegte, ob nicht in Wirklichkeit Jawor in Polen als Alternativstandort in Betracht gezogen wurde. Unternehmensinterne Berechnungen zeigten, dass die Investition in Jawor, das in einer Region mit derselben zulässigen Beihilfehöchstintensität wie Nitra, d. h. einer zulässigen Höchstintensität von 25 % liegt, rentabler gewesen wäre. Daher vertrat die Kommission vorläufig die Ansicht, dass, wenn sich die mexikanische Standortalternative als nicht glaubwürdig erweisen würde und sich Jawor als tatsächlicher kontrafaktischer Standort zu Nitra erweisen sollte, nicht ausgeschlossen werden könne, dass das JLR von der Slowakei gewährte Hilfspaket deutliche negative Auswirkungen nach Nummer 121 der Regionalbeihilfeleitlinien hat.

3.2.6. *Deutliche negative Auswirkungen auf den Handel — Überschrittene Beihilfehöchstintensität*

(37) Der Gegenwartswert des angemeldeten Regionalbeihilfezuschusses führt auf den ersten Blick zu einer Beihilfeintensität im Rahmen der maximal zulässigen Beihilfeintensität für eine Investition der gegebenen Größe in der Region Nitra. Jede zusätzliche Beihilfemaßnahme in Form infrastruktureller Erschließung, einschließlich der Übertragung von Grundstücken unter dem Marktwert oder der Befreiung von der ALF-Abgabe oder beidem zusammen, würde jedoch den Beihilfebetrag insgesamt über die zulässige Beihilfehöchstintensität hinaus erhöhen und deutliche negative Auswirkung auf den Handel nach Nummer 119 der Regionalbeihilfeleitlinien haben. Da die Kommission zusätzliche Beihilfemaßnahmen nicht ausschließen konnte, vermutete sie, dass die Beihilfemaßnahmen in ihrer Gesamtheit zu deutlichen negativen Auswirkungen auf den Handel führen könnten.

## 4. STELLUNGNAHME DER SLOWAKEI

### 4.1. Stellungnahme der Slowakei zur etwaigen zusätzlichen nicht angemeldeten Beihilfe

4.1.1. *Mögliche Beihilfen in Form von infrastruktureller Erschließung, einschließlich der Übertragung von Grundstücken im NSP unter dem Marktwert*

(38) Die slowakischen Behörden sind der Ansicht, dass der NSP aus mehreren Gründen keine dem JLR gewidmete Infrastruktur darstelle. Sie machen geltend, dass das Land, auf dem der NSP errichtet wird, schon lange vor dem Beginn der Standortsuche von JLR für die industrielle Nutzung vorgesehen gewesen sei und dass die slowakischen Behörden das Weideland schon zuvor anderen Investoren angeboten hätten. Darüber hinaus brachten die slowakischen Behörden vor, dass JLR nicht der Eigentümer des NSP sei und auch keine exklusive Lizenz oder Konzession für den NSP habe und darüber hinaus keine faktische Exklusivkontrolle über den NSP besitze. Sie führen weiter an, dass die Existenz des NSP als Industriegebiet mit einer existierenden industriellen Erschließung für JLR tatsächlich ein positives Argument bei der Wahl seines Standorts in Nitra war — nicht umgekehrt — und dass das Konzept der slowakischen Behörden bei der Erschließung des NSP die gängige Praxis in der Slowakei und anderen Mitgliedstaaten darstelle, um die Verschwendung von öffentlichen Ausgaben zu vermeiden und gleichzeitig die regionale Entwicklung zu maximieren.

(39) Die slowakischen Behörden machten die historische Entwicklung, die zum NSP führten, deutlich. Der Begriff „strategischer Park“ und damit „Nitra Strategic Park“ wurde zum ersten Mal 1999 durch das Gesetz über wesentliche Investitionen eingeführt. Der NSP umfasst ein Gebiet von 704 ha, auf dem die slowakischen Behörden Enteignungsbefugnisse haben, um den strategischen Park, der an den bestehenden „Industriepark Nitra Nord“ angrenzt, realisieren zu können. ([16]) Beide Parks zusammen bilden das integrierte Industriegebiet „Nitra Nord“. Der NSP liegt auf dem Gebiet von fünf Gemeinden: Nitra und Luzianky und zu kleineren Teilen auf dem Gebiet von Čakajovce, Zbehy und Jelšovce.

(40) Die Notwendigkeit der Entwicklung von Gewerbeflächen in der Region Nitra ist erstmals 1998 im Flächennutzungsplan der Region Nitra verzeichnet worden. ([17]) Die Gemeinden Nitra und Luzianky wurden als mögliche Industriezentren festgelegt.

(41) Um die industrielle Entwicklung zu fördern, erkannte die slowakische Regierung, dass sie einen Weg finden musste, um die Frage des fragmentierten Grundbesitzes anzugehen, der ein Hindernis für die Attraktivität der Region für große Investitionsvorhaben ist. Grundbesitz in der Slowakei ist aufgrund historischer Erbgesetze, nach denen Geschwister zu gleichen Teilen das Land ihrer Eltern erben, stark fragmentiert. Dies hat zu einer hohen Zahl gemeinsamer Eigentümer kleiner Landparzellen geführt. Daher hat die Slowakei 1999 das Gesetz über wesentliche Investitionen erlassen, um das Verfahren zur Ausstellung von Zertifikaten für wesentliche Investitionen zu regeln, um den Erwerb von Land für die Durchführung großer Investitionsvorhaben zu erleichtern.

([16]) In Erwägungsgrund 13 des Einleitungsbeschlusses wird erwähnt, dass der NSP an einen bereits bestehenden Industriepark mit einer Größe von 29,7 ha angrenzt. Diese Informationen sind nicht korrekt, da der Industriepark Nitra Nord wesentlich größer ist. Im kommentierten Plan in Anhang 7 der Investitionsvereinbarung ist eine Fläche von 27 ha innerhalb des NSP farblich als „Industriepark“ gekennzeichnet. Dieser ist nicht mit dem Industriepark Nitra Nord identisch.

([17]) Bebauungsplan Region Nitra 1998 Nr. 188 vom 28. April 1998.

(42) Die Notwendigkeit der Erschließung von Industrieflächen sei 2003 weiter betätigt worden, als die Gemeinde Nitra auf einer Liste von Standorten erschien, die durch die „Studie über die Standorte von Industriegebieten in ausgewählten Regionen der Slowakischen Republik", bestätigt durch den Regierungsbeschluss Nr. 690 vom 16. Juli 2003, empfohlen wurden. Dabei handelte es sich um eine Fläche von 231 ha. 2004 legte die Region Nitra das Gebiet fest, in dem sie die Umwidmung landwirtschaftlicher Flächen für die industrielle Nutzung plante. Geografisch umfasste das Gebiet den Industriepark Nitra Nord im Süden und es erstreckte sich über das „Süd-Gelände" und den größten Teil des JLR-Geländes. Im Jahr 2004 wurden mit dem Regierungsbeschluss 88/2004 Finanzmaßnahmen für die regionale Entwicklung von Nitra und verschiedenen anderen Gemeinden in der Slowakei auf den Weg gebracht, um die notwendige technische Infrastruktur, die erforderlich ist, um Investitionen anzuziehen, errichten zu können. 2006 erstellte die Gemeinde Luzianky ihren Flächennutzungsplan 2006, der ein Gebiet von 106 ha für die Integration in das Industriegebiet Nitra Nord vorsah.

(43) 2007 ließen sich die ersten Unternehmen im Industriepark Nitra Nord nieder. Sony, später als Foxconn bekannt, wurde zu einem der Ankerinvestoren. 2011 wurde ein Planfeststellungsbeschluss verabschiedet, um die Autobahn R1 an das Industriegebiet anzuschließen.

(44) Der Flächennutzungsplan 2012 für die Region Nitra bestätigt, dass das Industriegebiet Nitra Nord „als Gebiet ausgewiesen ist, das für die Ansiedlung eines Industrieparks oder von industriellen Produktionseinheiten vorgesehen ist. Dieser Bereich [war] nicht vollständig ausgebaut und [hatte] Entwicklungspotenzial". Die slowakische Regierung erkannte, dass mehr gegen den investitionshindernden fragmentierten Grundbesitz getan werden müsse. Daher wurde 2013 das Gesetz über wesentliche Investitionen mit Bestimmungen ergänzt, die es erlauben, das Verfahren einer wesentlichen Investition zu beschleunigen, indem ein flexiblerer Prozess zur Ausgabe eines Zertifikats über eine wesentliche Investition eingeführt und die bürokratischen Anforderungen an den Prozess reduziert werden.

(45) 2014 änderte die Gemeinde Luzianky ihren Flächennutzungsplan von 2006, um eine detailliert geplante Erschießung ihres 158 ha großen Anteils am Industriegebiet zu ermöglichen, da ein potenzieller Investor, der sich schließlich aber entschied, an anderer Stelle zu investieren, Interesse an dem Gelände gezeigt hatte. Der Flächennutzungsplan der Gemeinde Luzianky aus dem Jahr 2014 legte detaillierte Pläne für die infrastrukturelle Erschließung zur Vorbereitung des Geländes auf eine industrielle Nutzung fest. Eines der Grundprinzipien des Stadtentwicklungskonzeptes des Standorts war die funktionelle und räumliche Verknüpfung der vorgeschlagenen Erschließungsgebiete mit dem Gelände des Industrieparks Nitra Nord. Der Flächennutzungsplan legte ausdrücklich die Grenzen und den Bedarf der Geländeerschließung fest, z. B. den Bedarf an Verkehrsverbindungen, Gleisschutzzonen, einen Biokorridor für den Fluss Nitra, Lösungen für den hohen Grundwasserspiegel, die Notwendigkeit der Errichtung von Rückhaltebecken und Pumpstationen, die Notwenigkeit der Sicherung der Trinkwasserversorgung, ein öffentliches Abwassersystem, den Schutz vor Niederschlagswasser, das Vorhandensein von Hochdruckleitungen, die Anbindung an das Telekommunikationsnetz.

(46) Am 27. Mai 2015 startete die slowakische Regierung eine neue Gesetzesinitiative, um die Voraussetzungen für die Gründung sogenannter Industrie- und Technologieparks durch ein Unternehmen zu schaffen, das zu 100 % Prozent im Eigentum des Staates steht und für die Vorbereitung des Standorts, einschließlich der Erstellung der erforderlichen Infrastruktur, verantwortlich ist. Diese Initiative führte zur Änderung 154/2015 des Gesetzes über wesentliche Investitionen vom 30. Juni 2015. Zur selben Zeit wurde eine Änderung der Verordnung 58 ([18]) vorgeschlagen, wie in Erwägungsgrund 10 des Einleitungsbeschlusses erwähnt. Am 8. Juli 2015 ([19]) gab die slowakische Regierung ein Zertifikat über eine wesentliche Investition zur Gründung des NSP aus.

(47) Da die slowakischen Behörden Regelungen für Industriegebiete erlassen hatten, eine Strategie für industrielle Entwicklung verfolgten, die zum Teil bereits über den Industriepark Nitra Nord umgesetzt wurde, detaillierte Raumordnungspläne zur Erschließung des übrigen Geländes entwickelt hatten und anderen Investoren die Möglichkeit zur Neuansiedlung angeboten hatten, gehen sie davon aus, dass nicht behauptet werden könne, der NSP sei für JLR als im Voraus festgelegtem Unternehmen erschlossen worden. Darüber hinaus betonten die slowakischen Behörden, dass jeder einzelne Schritt der historischen Entwicklung, die zur Erschließung des NSP führte, vor der Standortentscheidung von JLR unternommen worden sei — lange bevor sich JLR vertraglich verpflichtet habe, sich in Nitra niederzulassen.

(48) Die slowakischen Behörden verwiesen auf mehrere Dokumente von JLR, aus denen hervorgehe, dass die bereits bestehenden Pläne für die Erschließung des NSP zusammen mit der Tatsache, dass bereits ein bestehendes Industriegebiet mit angrenzenden, zur industriellen Nutzung geplantem Gelände für eine mögliche Expansion existiere, von JLR positiv in die Standortprüfung einbezogen worden sei. Am 27. April 2015 lag Nitra beispielsweise auf dem dritten Platz, doch die Tatsache, dass „es sich um einen Standort in einem etablierten Industriegebiet handelte" sei ein Pluspunkt für den Standort gewesen.

(49) Darüber hinaus erklärten die slowakischen Behörden, dass das JLR-Gelände und die damit verbundenen Arbeiten nicht auf die besonderen Bedürfnisse von JLR zugeschnitten seien.

([18]) Verordnung 58 der Regierung der Slowakischen Republik vom 13. März 2013 über Abgaben für die Enteignung und die unbefugte Nutzung von landwirtschaftlichen Flächen.
([19]) Regierungsbeschluss 401/2015 vom 8. Juli 2015.

(50) Der Verweis auf die Aufsichtsrechte in der am 11. Dezember 2015 zwischen der Slowakei und JLR unterzeichneten Investitionsvereinbarung (im Folgenden „Investitionsvereinbarung“) beziehe sich nur auf den Abschluss der Sanierungsarbeiten. MHI habe bestimmte Arbeiten abzuschließen gehabt, um sicherzustellen, dass das Gelände den zwischen MHI und JLR vereinbarten Standards, auf denen der Verkaufspreis basierte, entsprach. Nach Angaben der slowakischen Behörden würden diese Aufsichtsrechte eher durch standardisierte Projektmanagementbelange als durch unternehmensspezifische Entwicklungsvorgaben getrieben. MHI sei nicht verpflichtet, eine mögliche Rückmeldung von JLR zu berücksichtigen. MHI sei nur bezüglich Konstruktionszeichnungen und Spezifikationen für die Sanierungsarbeiten am JLR-Gelände verpflichtet, eine Rückmeldung einzuholen. Dies schließe keine Kontrollen nach Durchführung der Arbeiten ein.

(51) Die slowakischen Behörden verdeutlichten darüber hinaus die Art der Infrastrukturarbeiten hinsichtlich des NSP. Wie bereits in früheren Projekten der öffentlichen Erschließung von Industriegebieten sollten diese Arbeiten alle im Gebiet ansässigen Unternehmen mit Infrastrukturleistungen versorgen, einschließlich des Zugangs zu öffentlichen Versorgungseinrichtungen und Straßen- oder Gleisanschlüssen. Die Infrastrukturarbeiten umfassen folgende Elemente:

a) Die vorbereitenden Sanierungsarbeiten für das Gelände, im Wert von 221 Mio. EUR, übersteigen nicht die üblichen Erschließungsmaßnahmen, die erforderlich sind, um ein Gelände baureif zu gestalten. Alle Arbeiten, die über die Standarderschließung hinausgehen, werden von JLR bezahlt und werden in der Investitionsvereinbarung aufgelistet. Sie enthalten Elemente wie interne Straßen oder zusätzliche Fundamente, die für die besonderen statischen Belastungen der Gebäudestrukturen von JLR erforderlich sind.

b) Die Infrastrukturarbeiten für öffentliche Versorgungsleistungen in der Höhe von 11,28 Mio. EUR sollen sicherstellen, dass der Industriestandort oder Standorte innerhalb des Industriegebiets an die Versorgungseinrichtungen angeschlossen werden können. Die öffentlichen Versorgungseinrichtungen enden an den Zugangspunkten zum NSP oder dem jeweiligen Gelände. Mit Versorgungsleistungen in Zusammenhang stehende Infrastrukturarbeiten innerhalb des JLR-Geländes werden von JLR bezahlt. Darüber hinaus bezahlt JLR Marktpreise für den Zugang zu Versorgungsleistungen. Es gibt keine spezifischen Regeln für den NSP, die sich von denen in größeren Gemeindegebieten angewandten unterscheiden. JLR hat in Übereinstimmung mit den durch die Regulierungsbehörde für netzgebundene Wirtschaftszweige ([20]) festgelegten Entgelten alle üblichen Verbindungsentgelte und Verteilungsgebühren für das JLR-Gelände zu entrichten. Es gelten keinerlei Befreiungen für JLR.

c) Straßeninfrastruktur im Wert von 185,9 Mio. EUR, einschließlich eines Autobahnanschlusses, lokaler öffentlicher Straßen und Parkplätzen auf dem gesamten Gelände, eine Feuerwehrwache, eine Polizeistation und eine Straßenmeisterei. Die Straßeninfrastruktur dient allen Unternehmen im Industriegebiet Nitra Nord, das aus dem NSP und dem Industriepark Nitra Nord besteht, sowie den Unternehmen der weiteren Region. Keine der Straßen steht ausschließlich JLR zur Verfügung oder wurde nach Spezifikationen des Unternehmens errichtet. Die Straßenbaumaßnahmen gehen nicht über das übliche Maß hinaus.

d) Die geografischen Eigenschaften Gebiets bedurften eines Hochwasserschutzsystems und des Grundwassermanagements in Höhe von 25 Mio. EUR.

e) Das multimodale Verkehrsterminal Luzianky im Wert von 51,85 Mio. EUR wird von den Slowakischen Eisenbahnen errichtet, betrieben und finanziert, und zwar aus durch ihre wirtschaftliche Tätigkeit generierten Mitteln, die separat von den öffentlich finanzierten, nicht wirtschaftlichen Tätigkeiten ausgewiesen werden. Das multimodale Verkehrsterminal hat drei funktionelle Teile: a) Der Lagerbereich für Fertigwagen, der auf der einen Seite an die Produktionsanlagen von JLR grenzt und auf der anderen Seite einen direkten Anschluss an das Schienennetz hat. Die Vermietung des Lagerbereichs ist die angebotene Kernleistung. JLR strebt eine vertragliche Exklusivität in Bezug auf den Lagerbereich an. b) die ausgehende Bahnverteilungsanlage ist für die Verladung von fertigen Produkten auf Güterwaggons bestimmt. Dieser Teil des Terminals wird JLR vertraglich nicht exklusiv zustehen. c) Der Containerumschlagplatz. Die Arbeiten am Containerumschlagplatz haben noch nicht begonnen, da die Slowakischen Eisenbahnen noch das Bedarfspotenzial und die Rentabilität des Projekts analysieren. Er wird jedem Nutzer unter Marktbedingungen zugänglich sein. Die Slowakische Eisenbahnen verhandeln mit JLR über die Zugangsgebühren, auch Nutzungsentgelte genannt, die es den Slowakische Eisenbahnen ermöglichen werden, eine Rendite auf das eingesetzte Kapital zu erzielen und variable Kosten zu decken. Die Nutzungsentgelte werden über einen Zeitraum von 30 Jahren auf einer wirtschaftlichen Basis unter Verwendung des Nettogegenwartswerts berechnet und decken alle damit verbundenen Investitionskosten, Betriebskosten und Kosten für Erneuerungsinvestitionen ab. Die Entgelte sind marktorientiert und sollen eine angemessene Anlagerendite, d. h. […] interne Rendite und einen Nettogegenwartswert von […] Mio. EUR garantieren.

([20]) Urad pre reguláciu sieťových odvětví.

(52) Die slowakischen Behörden stellten außerdem klar, wie groß der Teil des NSP ist, der von JLR eingenommen wird:

a) Die slowakischen Behörden erklärten zunächst, dass JLR nach dem Einleitungsbeschluss auf einen Teil seiner Rechte verzichtet habe. Ziffer 4.10 der Investitionsvereinbarung verpflichtet MHI dazu, JLR innerhalb von 12 Monaten nach dem Abschluss des Kaufvertrags über das JLR-Gelände eine Option zum Kauf des gesamten Süd-Geländes oder eines Teils davon einzuräumen. Am 29. Juni 2017 verzichtete JLR auf diese Option des Kaufrechts für das Süd-Gelände noch vor der Unterzeichnung des Kaufvertrags für das JLR-Gelände am 12. Dezember 2017. Die slowakischen Behörden haben die Kommission informiert, dass das gesamte Süd-Gelände in den Besitz anderer Unternehmen übergehen werde, z. B. Gestamp und Prologis.

b) Ziffer 4.9 der Investitionsvereinbarung gab JLR ein Vorkaufsrecht für das gesamte Nordgelände oder Teilen davon, dieses Recht hätte innerhalb von 20 Jahren ab dem Datum der Unterzeichnung des Kaufvertrags über das JLR-Gelände ausgeübt werden können. Am 25. August 2017 verzichtete JLR auf dieses Recht über 40,1 ha der insgesamt 69 ha des Nord-Geländes. Jedes Grundstück ist zum Marktpreis des Verkaufstages des Grundstücks zu erwerben; der Marktpreis ist von unabhängigen Sachverständigen festzulegen.

c) In Bezug auf die in Ziffer 4.2 Buchstabe b Unterziffer ii der Investitionsvereinbarung enthaltene Klausel, wonach sich die Slowakei auf schriftlichen Antrag von JLR innerhalb von 10 Jahren nach der Unterzeichnung des Kaufvertrags über da JLR-Gelände verpflichtet, „dafür zu sorgen, dass der strategische Park so erweitert wird, dass er das Expansionsland einschließt", erklärten die slowakischen Behörden, dass diese Klausel eine politische Zusage der Slowakei zum Erwerb des Geländes widerspiegele und sie JLR eine Option zum Kauf des Geländes zu Bedingungen, die — einschließlich des Preises — noch auszuhandeln seien, einräume.

(53) Nach Auffassung der slowakischen Behörden überträgt keines der durch die Investitionsvereinbarung über das Süd-Gelände, das Nord-Gelände oder das Expansions-Gelände geschaffenen Rechte JLR die Kontrolle über das Land. Somit hat das JLR-Gelände nur eine Fläche von 185 ha, was 26 % des gesamten Geländes des NSP bzw. 55 % des wirtschaftlichen nutzbaren Geländes darstellt, wenn berücksichtigt wird, dass 366 ha des NSP „technisches Gelände" sind.

(54) Wie von den slowakischen Behörden erläutert, wurde der von JLR zu zahlende Preis für den Erwerb des JLR-Geländes auf der Grundlage unabhängiger Wertgutachten durch die drei Sachverständigen […], […] und CB Richard Ellis festgelegt. Die genannten Sachverständigen schätzten den Marktpreis gemäß der Mitteilung der Kommission betreffend Elemente staatlicher Beihilfe bei Verkäufen von Bauten oder Grundstücken durch die öffentliche Hand ([21]), die die zum Zeitpunkt der Begutachtung anzuwendende Leitlinien der Kommission darstellten. Die slowakischen Behörden stellten ferner klar, dass das Gutachten von CB Richard Ellis, das der Kommission während des Notifizierungsverfahrens zur Verfügung gestellt wurde, aus Versehen vorgelegt wurde, da es sich nicht um ein Geländewertgutachten handelt, sondern um einen separaten Marktforschungsbericht.

(55) Alle Wertgutachten wurden auf der Grundlage erstellt, dass das Gelände „baureif", d. h. saniert und freigeben für die industrielle Nutzung, verkauft wird. Die slowakischen Behörden kommen daher zu dem Schluss, dass die Wertgutachten die Kosten der Sanierungsarbeiten einschließen. Der endgültige Kaufpreis von 15,83 EUR pro Quadratmeter wurde als Durchschnitt der drei unabhängigen Gutachten von 15 EUR, 15,5 EUR und 17 EUR pro Quadratmeter festgelegt. Die Investitionsvereinbarung verpflichtet JLR, für alle maßgeschneiderten Arbeiten, die über die üblichen Anforderungen an „baureifes" Land hinausgehen, gesondert zu vergüten.

4.1.2. *Mögliche Beihilfen in Form der Befreiung von einer Abgabe (ALF-Abgabe), die bei der Umwandlung von landwirtschaftlich genutzten Flächen in Industrieflächen zu entrichten ist*

(56) Die slowakischen Behörden erklärten, dass die „Befreiung H" eine Freistellung von der ALF-Abgabe ist, die für Grundstücke gilt, die von vollständig in staatlicher Hand befindlichen Unternehmen, in diesem Fall MHI, zum Zwecke der Erschließung eines als „wesentliche Investition" anerkannten Industriegeländes erworben wurden. Daher gilt die „Befreiung H" ausschließlich für die Erschließung von öffentlichem Land durch die öffentliche Hand. Ziel ist es, den Verwaltungsaufwand für innerstaatliche Finanztransfers zu verringern. Ohne die Befreiung wäre die ALF-Abgabe von der MHI als Eigentümerin und Erschließerin von Grundstücken im NSP zu zahlen gewesen, in dem Augenblick, in dem das Grundstück in Industriegelände umgewandelt wurde. Als Eigentümerin und Erschließerin des Geländes war es die Aufgabe von MHI, die Infrastruktur aufzubauen und das Gelände umzuwidmen, um es in einen „baureifen" Zustand zu versetzen und es dann an Investoren, einschließlich JLR, zu veräußern. JLR hatte keine Abgaben zu entrichten, da das Unternehmen, wie in der Investitionsvereinbarung vereinbart, das Land erst nach seiner Umwandlung in Industrieland erwerben würde. Die slowakischen Behörden erklärten, dass der Verweis in einem internen Dokument von JLR, in dem angeführt wurde, dass JLR in den Genuss einer Befreiung von der ALF-Abgabe kommen würde, auf der falschen Auslegung des Autors dieses Dokuments beruht, die Gebühr sei von JLR zu zahlen. Sie teilten der Kommission ferner mit, dass sich der Gesamtbetrag der Abgabe für die Umwandlung aller landwirtschaftlichen Flächen im Gebiet des künftigen NSP in Industrieflächen, die ohne die „Befreiung H" fällig geworden wären, auf etwa 30 Mio. EUR belaufen hätten, von denen nur etwa 8 Mio. EUR auf das JLR-Gelände entfallen wären.

([21]) ABl. C 209 vom 10.7.1997, S. 3.

### 4.2. **Stellungnahme der Slowakei zur Vereinbarkeit der angemeldeten Beihilfe**

#### 4.2.1. *Beihilfefähigkeit von „Rückstellungskosten" als Investitionskosten*

(57) Die slowakischen Behörden bestätigen die in Tabelle 1 des Einleitungsbeschlusses aufgeführten beihilfefähigen Ausgabenposten. Die angegebenen vorgeschlagenen beihilfefähigen Investitionskosten beliefen sich auf 1 406 620 591 EUR (Nennwert) bzw. 1 369 295 298 EUR (Gegenwartswert). Die Darstellung in der Dokumentation von JLR vom 18. November 2015, die sich auf Rückstellungskosten bezog, sei zu Zwecken der Finanzanalyse angefertigt worden und habe keine Rückstellungskosten jenseits der beihilfefähigen Kostenpunkte, wie in Tabelle 1 des Einleitungsbeschlusses aufgelistet, eingeschlossen. Diese beihilfefähigen Ausgabenposten spiegeln die zum Zeitpunkt des Beihilfeantrags erwarteten Kosten wider und beinhaltenden einen Rückstellungsbetrag für jeden beihilfefähigen Ausgabenposten im Rahmen eines vorsichtigen Kostenschätzungsansatzes. Die slowakischen Behörden halten daher den vollen Betrag von 1 406 620 591 EUR (Nennwert) für beihilfefähig.

#### 4.2.2. *Mangelnder Anreizeffekt der angemeldeten Regionalbeihilfe*

(58) Die Slowakei ist der Auffassung, sie habe eine angemessene Prüfung der Plausibilität des kontrafaktischen Szenarios durchgeführt, und die Zweifel der Kommission seien unbegründet, da Mexiko ein plausibler Alternativstandort zum Werk in der Union gewesen sei. Nach Angaben der Slowakei sei Mexiko im Frühjahr 2015 noch ein möglicher Standort für die geplante Investition gewesen und nicht als Standort für eine zusätzliche parallele Investition betrachtet worden. Daher sei die von der Slowakei angebotene staatliche Beihilfe erforderlich gewesen, um die Investition von JLR in die Slowakei zu holen.

(59) Die Slowakei betont, dass Mexiko aus drei Gründen ein plausibler Alternativstandort gewesen sei:

a) Als JLR seine Standortentscheidung vorbereitete, hätten zahlreiche Automobilproduzenten, einschließlich Premium-Hersteller, bereits in Mexiko produziert oder Investitionen in dem Land umgesetzt. Einige Automobilproduzenten hätten nach der Standortentscheidung von JLR ihre Arbeiten an Investitionen in Mexiko begonnen. So hätten insbesondere VW und Audi Werke in Puebla und es könne daher erwartet werden, dass sie mit denselben qualitativen Risiken konfrontiert gewesen seien, die JLR identifiziert habe. Diese Risiken hätten die Standortentscheidung von VW/Audi zugunsten von Puebla aber nicht beeinflusst.

b) JLR habe zahlreiche aktuelle Unterlagen aus verschiedensten Quellen zur Verfügung gestellt, die belegten, dass Mexiko eingehend untersucht worden ist und dass eine vollständige Finanzanalyse zum Vergleich von Mexiko und der Slowakei durchgeführt wurde. Mexiko sei bereits Ende Januar 2015 im Rahmen der Oak-Machbarkeitsstudie als vielversprechender Standort in Nordamerika identifiziert worden. Nach einer umfassenden Studie, in der verschiedene Standorte in Mexiko miteinander verglichen worden seien, sei Puebla auf der Sitzung des Strategieausschusses am 27. April 2015 wegen seiner Nähe zu Häfen, seiner günstigen Tarife, seiner etablierten Lieferantenbasis und seiner Arbeitsmarktvorteile als bevorzugte Standortalternative außerhalb der Union gewählt worden. Da sich der europäische Auswahlprozess — die Darwin-Machbarkeitsstudie — im Verzug befunden hätte, hätten sich einige Sitzungen und Dokumente auf die Ergebnisse des Projekts Darwin konzentriert und würden daher weniger Details über Mexiko enthalten. Zur Präsentation am 10. Juli 2015 erklärte die Slowakei, dass die Tatsache, dass nur weniger Folien der Präsentation auf die Alternative Oak verwendet worden seien, aus dem Kontext der Sitzung und dem Ausmaß, in dem Anwesenden bereits Informationen zu Mexiko und Puebla besäßen, erklärt werden könne. Zur Vorbereitung der Standortempfehlung des Globalisierungsforums im Juli hätte JLR detaillierte Finanzmodelle berechnet, in denen die Kosten an den konkurrierenden Standorten verglichen worden seien. Diese Finanzberechnungen seien für beide Standorte auf identischer Basis durchgeführt und von einer qualitativen Bewertung der Vor- und Nachteile der Standorte begleitet worden.

c) Mexiko sei die Alternative zur Slowakei gewesen, die auf der folgenden Sitzung des JLR-Managements und des Vorstands, auf denen die Standortentscheidung gefällt wurde, präsentiert worden sei.

(60) Die Slowakei lieferte weitere Belege, wie die Präsentation vor dem Vorstand, die für Mexiko durchgeführte Machbarkeitsstudie, die mit den mexikanischen Behörden ausgetauschten Informationen, die Ergebnisse des Vor-Ort-Besuchs des obersten Managements vom Juni 2015 an den in die engere Wahl gezogenen Standorten in Puebla, während dem die qualitativen strategischen Faktoren weiter untersucht wurden, und die Präsentation „Kontrafaktische Kostendifferenz zu Mittel- und Osteuropa" (Counterfactual cost differential to CEE) vom 10. Juni 2015.

(61) Die slowakischen Behörden vermuten, dass die Zweifel der Kommission auf unrichtige Presseberichte zurückzuführen sind, die in den jüngsten Unterlagen von JLR vom März bis Juli 2015 deutlich widerlegt worden seien. Die slowakischen Behörden haben zahlreiche Belege dafür vorgelegt, dass Mexiko im Frühjahr 2015 noch im Rennen gewesen und nicht bereits zugunsten eines Standorts in der Union aufgegeben worden sei. Die Belege entstammen einer Vielzahl von Quellen und verschiedenen Ebenen von JLR, vor allem aus dem oberen Management, aus den Arbeitsgruppen von JLR, von externen Beratern und von mexikanischen Regierungsbeamten. Von besonderer Bedeutung sind Dokumente, die im Vorfeld und zur Nachbereitung des Besuchs in Puebla auf höchster Managementebene im Juni 2015 durch eine JLR-Delegation ausgearbeitet wurden. Mexiko als Alternative wurde erst zurückgestellt, als JLR sich im Sommer 2015 entschied, sich auf Nitra zu konzentrieren.

(62) Die von Ernst & Young verfasste Studie „Project Oak — Golden Site Report Out" ist auf den 20. März 2015 datiert. Sie wurde von JLR bei der Überprüfung der Rentabilität der in die engere Wahl gezogenen Standorte in Mexiko verwendet. Im Protokoll der Sitzung des Ausschusses für internationale Entwicklung am 30. März 2015 heißt es, dass „vereinbart [wurde], die laufenden Arbeiten zur Bewertung von alternativen Optionen in der Türkei und in Mexiko fortzusetzen". Das Aktions- und das Sitzungsprotokoll der Sitzung des Strategieausschusses am 27. April 2015 stellen fest: „Puebla, Mexiko, genehmigt als Alternative außerhalb der Union". Der Überblick über den Filterungsprozess hinsichtlich der mexikanischen Standorte, wie er dem Globalisierungsforum am 10. Juli 2015 vorgestellt wurde, bestätigt diese Entscheidung mit dem am 11. Mai 2015 gemeldeten folgenden Status: „[Die mexikanischen Bundesstaaten] H[…] und G[…] zurückgestellt; Puebla für weitere Untersuchungen (basierend auf den Standorten H[…], A[…] und S[…]) im Rennen". H[…] wurde zur „bevorzugten Option aufgrund seiner Hafennähe, einer etablierten Versorgungsbasis und des Arbeitsmarkts". Auf der Sitzung des Globalisierungsforums am 15. Mai 2015 kamen die Slowakei und Polen im Rahmen des Projekts Darwin und Mexiko im Rahmen des Projekts Oak in die engere Auswahl. Am 22. Mai 2015 erhielt JLR eine förmliche Antwort vom mexikanischen Bundesstaat Puebla in Bezug auf verfügbare Anreize, das Erdbebenrisiko, VW-Beschränkungsklauseln und einen Zeitplan. Das Sitzungs- und das Aktionsprotokoll der Sitzung des Ausschusses für internationale Entwicklung am 1. Juni 2015 vermerkt im Abschnitt 'Darwin-Aktualisierung' als wichtigste Diskussionspunkte: „Die Fortschritte in den Diskussionen zu Mexiko und die Pläne für eine weitere Reise zur zusätzlichen Prüfung von Puebla wurden erläutert". Die in der Präsentation vom 10. Juni 2015 mit dem Titel „Projekt Darwin — Kontrafaktische Kostendifferenz zu Mittel- und Osteuropa" (Project Darwin — Counterfactual cost differential to CEE) enthaltene Cashflow-Bewertung zeigt, dass die Analyse von JLR einen Vergleichstest von „MX/PL" und „MX/SK" vorsah. Die Sitzung des Strategieausschusses am 15. Juni 2015, die sich auf das Projekt Darwin konzentrierte, behandelte dennoch einen Aktionspunkt „Durchführung einer Vor-Ort-Reise in Mexiko zur Diskussion von Ausschreibungen am Standort in Puebla". In der Woche vom 15. Juni 2015 besuchte ein vom Direktor der Global Business Expansion von JLR geleitetes Team die möglichen Standorte H[…] und A[…] im Bundesstaat Puebla. Am 25. Juni 2015 bestätigte JLR dem Gouverneur des Bundesstaates Puebla schriftlich, dass H[…] in die engere Wahl gezogen werde. Die für die Sitzung des Globalisierungsforums am 10. Juli 2015 vorbereiteten Unterlagen enthalten eine Zusammenfassung der Ergebnisse des Besuchs an den Standorten H[…] und A[…]. Wie sich aus dem Protokoll der Sitzung des Globalisierungsforums ergibt, war das Ziel, „einen bevorzugten Standort aus den Projekten Darwin und Oak zu bestimmen und am Prozess bis z einer vertraglich bindenden Investitionsvereinbarung, die für den 30. September geplant ist, mitzuwirken. Die in Erwägung gezogenen Standorte waren Nitra (Slowakei), Jawor (Polen) und Puebla (Mexiko)". Das Protokoll erwähnt weiter: „Nitra (der bevorzugte Standort aus dem Projekt Darwin) wurde im Vergleich zu Puebla (dem bevorzugten Standort des Oak-Projektes) mit einem erheblichen Kostennachteil dargestellt." In der für diese Sitzung vorbereiteten Präsentation wird festgestellt: „Unter Berücksichtigung der nicht quantifizierbaren Risikofaktoren und der übrigen quantifizierbaren Erwägungen und unter der Annahme, dass die in Betracht gezogene Höhe der staatlichen Beihilfe der Union gewährt wird, sind wir der Überzeugung, dass dies ausreicht, um den Kostenvorteil Mexikos aufzuwiegen und empfehlen, Puebla (MX) zurückzustellen." Im Protokoll der Vorstandssitzung von JLR am 3. August 2015 heißt es, dass „nach einem strengen Standortbewertungsprozess auf dem Globalisierungsforum vom 10. Juli vereinbart wurde, dass Nitra in der Slowakei vorbehaltlich der Genehmigung des Vorstands als empfohlener Standort vorangetrieben werden soll". Die zugrunde liegende Präsentation auf der Vorstandssitzung von JLR beschrieb „den Prozess der Aufnahme in die engere Auswahl für einen der Standorte aus den beiden Projekten Darwin und Oak".

(63) Die slowakischen Behörden erklärten, dass JLR bei den mexikanischen Behörden keinen offiziellen Beihilfeantrag eingereicht habe, da es in Mexiko keine Regelung für staatliche Beihilfen gebe. JLR habe jedoch von der Regierung des Bundesstaats Puebla detaillierte Informationen darüber erhalten, was angeboten werden könne, sollte sich JLR für eine Investition an diesem Standort entscheiden.

(64) Die slowakischen Behörden bestätigen, dass die Investition in Mexiko nicht als zweite Investition zusätzlich zu dem Werk innerhalb der Union betrachtet worden sei. Sie legen nahe, dass die Zweifel der Kommission auf einem einzigen, zugegebenermaßen etwas irreführenden Dokument von JLR basierten, und führen aus, dass dieses Dokument die Diskussion auf der Außer-Haus-Sitzung der Mitglieder des geschäftsführenden Vorstands am 21. Januar 2015, d. h. sechs Monate vor der Standortentscheidung, falsch interpretiert habe. Das Dokument sei jedenfalls durch eine Vielzahl an zu einem späteren Zeitpunkt vorgelegten und beide Standorte als Alternativen diskutierenden Belegen obsolet geworden. Die Behörden erläutern ferner, die zusätzliche Kapazität aus dem neuen

Werk (300 000 Fahrzeuge pro Jahr) mache bereits 50 % der Kapazität von JLR aus. Es sei unrealistisch, anzunehmen, JLR könne in Betracht ziehen, in ein zweites Projekt derselben Größenordnung zum selben Zeitpunkt oder in kurz- oder mittelfristigem Zeitrahmen zu investieren.

(65) Die slowakischen Behörden erläutern, warum sich der Sitzungsbericht und die Präsentation der Außer-Haus-Sitzung der Mitglieder des geschäftsführenden Vorstands vom 21. Januar 2015 auf die Errichtung zweier Werke beziehen. Der Slowakei zufolge habe JLR immer geplant, zunächst einen Betrieb mit 150 000 Fahrzeugen pro Jahr im neuen Werk zu starten, d. h. in Phase 1 von Werk 1, und dann die Produktion im Zeitraum [2020–2025], d. h. in Phase 2 von Werk 1, auf 300 000 Fahrzeuge zu steigern. Zur Zeit der Sitzung im Januar 2015 sei die Nachfrage an Fahrzeugen von JLR so stark gestiegen, dass die Mitglieder des geschäftsführenden Vorstands kurz die Möglichkeit der Errichtung eines zweiten Werks an einem anderen Standort innerhalb nach fünf bis zehn Jahren nach der Vollendung der Arbeiten am ersten Standort erwogen hätten, sollte ausreichend Nachfrage bestanden haben. Dieses zukünftige Werk sei in der Sitzung nicht im Detail diskutiert worden, da eine entsprechende Entscheidung zu weit in der Zukunft läge. Die slowakischen Behörden merkten an, die Bemerkungen im Protokoll der Außer-Haus-Sitzung, die nahelegten, JLR werde zwei Werke benötigen, um den Planbedarf befriedigen zu können, sei entweder das Ergebnis einer Verwirrung um die beiden Phasen von Werk 1 gewesen oder das Protokoll betone übermäßig die sehr beschränkte Diskussion über ein potenzielles zweites Werk zu einem noch unbestimmten Zeitpunkt in der ferneren Zukunft.

(66) Die slowakischen Behörden betonen, dass die internen Unterlagen von JLR konsequent die Absicht aufzeigten, in nur einen einzigen Standort zu investieren. Im Protokoll der Sitzung des Globalisierungsforums am 10. Juli 2015 wird angeführt, dass der Standort Nitra als Standort den Vorzug vor Mexiko erhalten habe und dass beide Standorte als Alternativen miteinander verglichen worden seien. JLR zog eine Produktion an nur einem Standort in Betracht: „Wir sind bereit, ein Land aus den beiden Projekten Darwin und Oak in die engere Auswahl zu ziehen."

(67) Strategische Gründe spielten eine wichtige Rolle bei der Entscheidung, trotzdem war die Beihilfe erforderlich, um die Entscheidung in Richtung des Standorts in der Slowakei zu beeinflussen. Die slowakischen Behörden bringen vor, dass es nicht richtig sei, zu behaupten, die angebotene staatliche Beihilfe decke nur einen „unbedeutenden" Teil der Differenz des Nettogegenwartswerts ab, nachdem es Auffassung der Kommission im Einleitungsbeschluss gewesen sei, dass die nominale staatliche Beihilfe 47 % des Nettogegenwartswerts ausgemacht habe ([22]). In den internen Unterlagen von JLR wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Standortentscheidung sehr knapp und entscheidend von der Gewährung der staatlichen Beihilfe abhängig war. Zu diesem Zweck heißt es im Protokoll der Sitzung des Vorstands von Tata Motors am 18. September 2015, dass „unter Berücksichtigung der qualitativen und risikorelevanten Faktoren die überarbeitete staatliche Gesamtbeihilfe in Höhe von [150–200] Mio. GBP ([23]) als Direktzahlung ausreichten, um Nitra gegenüber Mexiko weiter voranzubringen". Ähnlich basierte auch die im November 2015 von JLR getroffene Entscheidung, Nitra als Standort für das Werk zu bestätigen, auf der „Bedingung, dass der volle Betrag an staatlicher Beihilfe ausgezahlt" werde. Daher bestand JLR darauf, in der Investitionsvereinbarung festzuhalten, dass die Investitionsverpflichtung des Unternehmens von der Gewährung von 100 % der Regionalbeihilfe abhängig sei.

(68) Die Slowakei wies ferner darauf hin, dass dieses Element hinsichtlich des Risikos eines verzögerten Produktionsbeginns im Finanzvergleich ausdrücklich berechnet und daher gebührend berücksichtigt wurde. Die Slowakei verwies auf die Präsentation anlässlich des Globalisierungsforums am 10. Juli 2015, in der ausgegangen wird von einer „Verzögerung für den in Mexiko erwarteten Job #1 […] von 6–9 Monaten, wie oben dargestellt".

4.2.3. *Unverhältnismäßigkeit*

(69) Die slowakischen Behörden bringen vor, dass JLR keine zusätzlichen Beihilfen gewährt worden seien, und halten die Beihilfe daher für verhältnismäßig.

4.2.4. *Deutliche negative Auswirkungen — kohäsionsabträgliche Wirkung*

(70) Die slowakischen Behörden betonten, dass die slowakische Beihilfe keinen Einfluss auf die Kohäsion zum Nachteil von Polen habe, und erinnerten daran, dass „das Globalisierungsforum am 10. Juli festgestellt [hat], dass Jawor (Polen) aufgrund schwerwiegender Bedenken bezüglich der Standortgrundlagen und der Bereitstellbarkeit kein tragfähiger Standort war. Das Unternehmen hatte daher zwischen Nitra (Slowakei) und Puebla (Mexiko) zu entscheiden. Das Unternehmen wählte die Slowakei als bevorzugten Standort aus und gab eine gründliche Machbarkeitsstudie in Auftrag. Mexiko wurde zurückgestellt". Jawor wurde bei der Entscheidung über die endgültige Standortempfehlung am 10. Juli 2015, die Anfang August 2015 vom Vorstand genehmigt werden sollte, als Alternative zu Nitra aufgegeben. Die Vorstände von JLR und Tata Motors betrachteten auf ihren Sitzungen vom 3. bzw. 7. August 2015 Jawor nicht als Alternativstandort zu Nitra.

([22]) Unter Verwendung der Zahlen, die die Kommission in Fußnote 55 des Einleitungsbeschlusses anwandte.
([23]) Entsprechend einer beihilfefähigen Investition von [1 700–2 100] Mio. GBP.

4.2.5. *Deutliche negative Auswirkungen auf den Handel — Überschrittene Beihilfehöchstintensität*

(71) Da die slowakischen Behörden der Ansicht sind, dass zur angemeldeten Beihilfe keine zusätzliche Beihilfe gewährt worden sei, weisen sie den von der Kommission geäußerten Zweifel zurück, die zulässige Beihilfehöchstintensität sei überschritten worden und die Beihilfe könne deutliche negative Auswirkungen auf den Handel haben.

## 5. **STELLUNGNAHME VON JLR**

### 5.1. **Einleitung**

(72) JLR unterstützt die Stellungnahme der slowakischen Behörden vom 20. Juli 2017 und ist auf einige besondere Punkte eingegangen.

### 5.2. **Stellungnahme von JLR zur möglichen zusätzlichen nicht angemeldeten Beihilfe**

(73) JLR ist der Auffassung, dass der slowakische Aufwand, den NSP zu erschließen, notwendig gewesen sei, um den Standort rentabel und attraktiv für Investitionen zu machen. JLR sei sich auch der Tatsache bewusst gewesen, dass das Unternehmen nicht exklusiv von der Infrastruktur profitieren würde, normale Zugangsgebühren oder die üblichen Steuern zu entrichten, einen marktüblichen Preis für die zu erwerbenden Grundstücke zu bezahlen und die Kosten für alle Besonderheiten des Standortes zu tragen habe, die nicht zum Standard gehörten und auf die spezifischen Bedürfnisse des Unternehmens zugeschnitten werden würden.

(74) JLR besteht darauf, dass es sich bei dem NSP und der infrastrukturellen Erschließung nicht um eine dem JLR gewidmete Infrastruktur handelt. Die Tatsache, dass die Flächennutzungspläne und Rechtsakte aus den 1990er-Jahren stammen, sei der Beweis dafür, dass die Pläne nicht nur als Reaktion auf die Interessen von JLR entwickelt worden seien. Im Gegenteil, die Existenz des Industrieparks Nitra Nord und die Verfügbarkeit der schon vor langer Zeit entwickelten Pläne für eine weitergehende Ausdehnung des Industriegebiets seien Argumente gewesen, die die Entscheidungsfindung von JLR zugunsten des Standorts Nitra beeinflusst hätten. Dieser Einfluss ist in den internen Entscheidungsunterlagen von JLR dokumentiert, die „ein professionell erschlossenes Industriegebiet ([24])“, „beste Versicherungsverträge aufgrund eines fertigen Standorts und fertiger Infrastruktur ([25])“ und einen „Standort in einem etablierten Industriegebiet mit angrenzenden Fabriken ([26])“ erwähnen.

(75) Darüber hinaus weist JLR darauf hin, dass das Unternehmen nur 55 %, d. h. 185 ha von 338 ha, des wirtschaftlich nutzbaren NSP-Geländes erworben habe und dass Vorkaufsrechte oder Kaufoptionen JLR nicht in die Lage versetzen würden, das Gelände vollständig zu besetzen oder zu kontrollieren. JLR erinnert daran, dass es am 25. August 2017 teilweise auf sein Vorkaufsrecht für das „Nord-Gelände“ verzichtet habe. Das Unternehmen behalte aber weiter Vorkaufsrechte für eine Fläche von 28,5 ha.

(76) JLR ist der Ansicht, dass das Unternehmen den vollen Marktpreis für das von ihm als „baureif“ erworbene Land bezahlt habe, da der Preis von drei unabhängigen Sachverständigen ermittelt worden sei und sich deren Gutachten ausdrücklich auf „baureife“ Grundstücke bezögen hätten, d. h. auf Grundstücke, die von den entsprechenden zum Erreichen dieses Standards erforderlichen allgemeinen Bodenaufbereitungsarbeiten profitiert hätten. JLR betont weiter, dass es die vollen Kosten aller Arbeiten, die aufgrund der Spezifikation von JLR durchgeführt worden seien, entrichtet habe, um diese Standards zu übertreffen. Die Kosten für diese Arbeiten hätten sich fast auf das Doppelte des zunächst im Investitionsvertrag zu diesem Zweck festgelegten Betrags von 16,9 Mio. EUR belaufen.

(77) JLR verdeutlicht ferner, dass der in Erwägungsgrund 16 des Einleitungsbeschlusses genannte Betrag von 75 Mio. EUR nicht der Preis sei, für den MHI das JLR-Gelände von Dritten erworben habe, sondern die Kosten von MHI für den Erwerb des gesamten Geländes des NSP.

(78) JLR macht auch geltend, dass das Unternehmen nicht von einer Befreiung von der ALF-Abgabe profitiert habe. JLR habe keine landwirtschaftlichen Flächen erworben, sondern industriell erschlossenes Land und alle drei Gutachten zur Festlegung des Marktpreises hätten sich ausdrücklich auf Merkmale von baureifen Grundstücken in Industriegebieten bezogen. JLR räumt ein, dass in einem ihrer internen Dokumente tatsächlich eine Befreiung von der ALF-Abgabe in Höhe von bis zu [50–110] Mio. EUR erwähnt worden sei, erklärt aber, dass dies auf das falsche Verständnis eines Beraters zurückzuführen gewesen sei und nicht auf Informationen der slowakischen Behörden.

([24]) IDC-Bericht vom 30. März 2015.
([25]) IDC-Präsentation vom 1. Juni 2015.
([26]) Präsentation des Strategie-Rates vom 15. Juni 2015.

### 5.3. **Stellungnahme zur Vereinbarkeit der angemeldeten Beihilfe**

(79) JLR besteht darauf, dass die staatlichen Regionalbeihilfen eine notwendige Komponente gewesen sei, um die Investition in Nitra zu ermöglichen. JLR bestätigte, dass es „strategische Erwägungen" zusammen mit der Möglichkeit, staatliche Beihilfen zum Ausgleich von Mehrkosten zu erhalten, berücksichtigt habe, betont aber, dass diese strategischen Erwägungen allein oder mit einem geringeren Beihilfebetrag nicht ausreichend gewesen wären, um eine Standortentscheidung zugunsten von Nitra anzustoßen.

(80) JLR betont, dass andere Automobilhersteller beschlossen hätten, in Mexiko zu investieren, und dies vor sowie nach der Standortentscheidung von JLR. Die Investitionen anderer Automobilhersteller in Mexiko bestätigten die Glaubwürdigkeit von Mexiko als potenziellem Standort für das Investitionsvorhaben von JLR. Tatsächlich habe JLR mehr als 18 Monate für die Prüfung einer Standortoption in Mexiko gebraucht. Diese Prüfung beinhaltete die Einrichtung eines Projektteams, die Rekrutierung externer Berater, die Zusammenarbeit mit mexikanischen Regierungsvertretern ebenso wie einen Besuch vor Ort, selbst durch die oberste Führungskraft im Team von „JLR Global Business Expansion".

(81) JLR betont, dass es Mexiko während des gesamten Entscheidungsprozesses als praktikable Alternative in Betracht gezogen habe, wie zahlreiche der Kommission vorgelegte, aktuelle interne Dokumente belegen würden. JLR ist der Auffassung, dass die im Einleitungsbeschluss genannten gegenteiligen Presseberichte rein spekulativ seien und nicht den Entscheidungsprozess von JLR widerspiegelten.

(82) Darüber hinaus stellt JLR fest, dass es Absicht gewesen sei, in nur einen Standort zu investieren. Es sei nie in Betracht gezogen worden, zur selben Zeit oder in naher Zukunft in ein zweites Werk an einem anderen Standort zu investieren. JLR räumt ein, dass sich das Protokoll der Außer-Haus-Sitzung der Mitglieder des geschäftsführenden Vorstands vom 21. Januar 2015 in der Tat auf ein zweites Werk bezogen hätte, da in dieser Sitzung darüber spekuliert worden sei und somit in das Protokoll aufgenommen wurde, dass JLR bei genügender Nachfrage innerhalb von fünf bis zehn Jahren nach Abschluss der Erstinvestition den Bau eines weiteren Werks an einem anderen Standort in Betracht ziehen könnte. JLR besteht jedoch darauf, dass diese langfristige Möglichkeit weder in den Sitzungsunterlagen noch in der Sitzung selbst näher erörtert worden sei. Die Sitzungsunterlagen bezögen sich vielmehr auf Phase 1 und Phase 2 des Investitionsvorhabens an ein und demselben Standort, d. h. auf die Strategie von JLR, 2018 für die erste Phase (Phase 1 für Werk 1) den Betrieb mit einer Kapazität von 150 000 Fahrzeugen aufzunehmen und die Kapazität [2020–2025] auf 300 000 Fahrzeuge zu erhöhen (Phase 2 für Werk 1). JLR macht weiter geltend, dass der parallele Bau von zwei weiteren Werken, eines in der Union und eines in Nordamerika, mit einer Jahreskapazität von jeweils 300 000 Fahrzeugen undenkbar sei, da JLR im Geschäftsjahr 2014/2015 nur 462 209 Fahrzeuge verkauft hätte. Angesichts dieser Zahlen gebe es keine wirtschaftlich vernünftige Grundlage für die Annahme, JLR habe beabsichtigt, seine jährliche Kapazität kurz- bis mittelfristig um 600 000 Fahrzeuge zu erhöhen.

(83) JLR betont, dass der Standort Jawor in Polen keine praktikable Alternative zu Nitra oder Mexiko gewesen sei, da der Standort unter grundlegenden Problemen gelitten hätte, insbesondere unter einer Straße, die den Standort in zwei Teile geschnitten habe. Jawor sei aus diesem Grund vom Vorstand nicht als mögliche Alternative zu Nitra in Betracht gezogen worden, wie durch die Präsentation auf der Vorstandssitzung vom 18. November 2015 dokumentiert worden sei.

## 6. **WÜRDIGUNG DER BEIHILFEMAßNAHME**

### 6.1. **Einleitung**

(84) In diesem Abschnitt widmet sich die Kommission zunächst der Frage, ob sich die Gesamtbeihilfe für JLR auf die angemeldete Beihilfe beschränkt oder ob JLR von zusätzlichen Beihilfeelementen, insbesondere hinsichtlich der Marktkonformität der Verkaufspreise, öffentlich finanzierter dedizierter/maßgeschneiderter Infrastrukturmaßnahmen und der Befreiung von der ALF-Abgabe profitiert hat. Nach Prüfung der Rechtmäßigkeit der Beihilfe wird die Kommission einen abschließenden Standpunkt zur Vereinbarkeit der erhaltenen Beihilfe ausarbeiten.

### 6.2. **Vorliegen einer Beihilfe**

#### 6.2.1. *Der angemeldete direkte Finanzzuschuss*

(85) Aus den im Einleitungsbeschluss dargelegten Gründen ist die Kommission der Auffassung, dass es sich bei dem angemeldeten direkten Finanzzuschuss um eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV handelt, weil der Zuschuss zulasten staatlicher Mittel gewährt wird, er selektiv ist, einen wirtschaftlichen Vorteil für JLR darstellt, den Handel zwischen den Mitgliedstaaten beeinträchtigen kann und den Wettbewerb verfälscht oder zu verfälschen droht.

6.2.2. *Mögliche zusätzliche nicht angemeldete Beihilfe*

(86) Wie in Abschnitt 3.1. erwähnt, hat die Kommission im Einleitungsbeschluss in Betracht gezogen, dass JLR im Rahmen der Erschließung des NSP und des Erwerbs des JLR-Geländes in gewissem Umfang zusätzliche staatliche Beihilfe erhalten haben könnte. Sie prüfte drei Möglichkeiten, wie die Transaktion hätte zu zusätzlicher staatlicher Beihilfe für JLR führen können:

a) Erwägungsgrund 118 des Einleitungsbeschlusses besagt, dass, sollte der NSP eine dem JLR gewidmete Infrastruktur sein, die Gegenleistung für die Eigentumsrechte und andere Rechte von JLR hinsichtlich des NSP unter normalen Marktbedingungen die dem slowakischen Staat bei der Errichtung des NSP entstandenen Erschließungskosten abdecken müssten, mit Ausnahme derjenigen Kosten für die infrastrukturelle Erschließung, die wirklich allgemeiner Natur sind und noch zu definieren wären.

b) Selbst, wenn der Schluss gezogen wird, dass der NSP als Ganzes nicht als eine dem JLR gewidmete Infrastruktur eingestuft werden kann, stellte der Einleitungsbeschluss die Frage, ob die von der Slowakei durchgeführten Arbeiten zur Erschließung und zum Anschluss des JLR-Geländes nicht speziell für die spezifischen Bedürfnisse von JLR geplant wurden und ob der finanzielle Wert dieser Arbeiten korrekt in die Wertgutachten der Sachverständigen und den möglicherweise von JLR bezahlten Preis für das Land und seine Infrastruktur eingegangen ist.

c) Schließlich wurde im Einleitungsbeschluss erwähnt, dass die Befreiung von der ALF-Abgabe als zusätzliche Beihilfemaßnahme zugunsten von JLR gelten könnte.

6.2.2.1. Zur Frage, ob der NSP als eine dem Unternehmen JLR gewidmete Infrastruktur angesehen werden kann

(87) Um zu dem Schluss zu kommen, dass JLR die gesamten dem slowakischen Staat entstandenen Kosten für die infrastrukturelle Erschließung zu tragen hat, müssen die beiden folgenden Bedingungen gleichzeitig erfüllt sein: a) der NSP stellt eine gewidmete Infrastruktur dar, d. h. JLR gilt als im Voraus festgelegtes Unternehmen und der NSP ist auf die speziellen Bedürfnisse von JLR zugeschnitten und b) die Kosten schließen Kosten wirklich allgemeiner Art aus.

(88) Die Kommission ist der Auffassung, dass die beiden in Erwägungsgrund 87 erwähnten Bedingungen nicht gleichzeitig erfüllt sind und die 704 ha des NSP daher nicht als eine dem Unternehmen JLR gewidmete Infrastruktur einzustufen sind. Die von den slowakischen Behörden dargelegte und in Abschnitt 4.1.1 dieses Beschlusses zusammengefasste historische Entwicklung seiner Gründung verdeutlicht, dass der NSP am 8. Juli 2015 durch das zugrunde liegende Zertifikat über eine wesentliche Investition, das den slowakischen Behörden Enteignungsbefugnisse übertrug, rechtmäßig gegründet wurde. Das Industriegebiet NSP war bereits geplant worden, lange bevor JLR Interesse an dem Gebiet zeigte, und es gab zu dieser Zeit bereits Pläne für eine weitere Entwicklung des Industriegebiets Nitra Nord. So standen zum Beispiel bereits 2014, detaillierte Infrastrukturpläne im Rahmen des Flächennutzungsplans von Luzianky zur Verfügung. Darüber hinaus war ein Teil des Industriegebiets bereits realisiert worden, unter anderem über den Industriepark Nitra Nord. Im Wesentlichen stellt der NSP eine Erweiterung des Industrieparks Nitra Nord dar. Die Kommission erkennt daher, dass JLR nicht als ein im Voraus festgelegtes Unternehmen für die Erschließung des NSP als solches gelten kann.

(89) Außerdem wurde nur ein Teil des NSP von JLR erworben. Der NSP besteht aus wirtschaftlich nutzbarem Gelände, das Investoren wie JLR zum Verkauf angeboten wird, und aus sogenanntem „technischem Gelände“. Das technische Gelände nimmt mehr als die Hälfte der Fläche des NSP ein und wird für Infrastrukturmaßnahmen benötigt, die das gesamte Industriegebiet Nitra Nord, einschließlich des Industrieparks Nitra Nord, und teilweise auch Gebiete außerhalb seiner Grenzen umfasst. Das technische Gelände beherbergt z. B. die Autobahnumgehung, die Hauptzufahrtsstraße nach Dražovce sowie zahlreiche, aufgrund der geografischen Lage benötigte Schutzzonen wie Hochwasserschutzanlagen, in denen die Bautätigkeit eingeschränkt ist. Darüber hinaus stellte die Slowakei Informationen zur Verfügung, aus denen hervorgeht, dass das von JLR erworbene Land nur 26 % des gesamten NSP ausmacht, 55 % des NSP, schließt man das technische Gelände aus, und dass sich bereits eine Reihe von anderen Unternehmen im NSP niedergelassen hat.

(90) Die Kommission stellt daher fest, dass die 704 ha des NSP als solche nicht als JLR gewidmete Infrastruktur betrachtet werden können.

6.2.2.2. Zu der Frage, ob JLR den Marktpreis für das Gelände im NSP und die Infrastruktur gezahlt hat

(91) Wie in Erwägungsgrund 119 des Einleitungsbeschlusses ausgeführt, kann die Transaktion selbst dann, wenn die 704 ha nicht als Ganzes als JLR gewidmete Infrastruktur angesehen werden können, staatliche Beihilfe zugunsten von JLR beinhalten, entweder, weil bestimmte Maßnahmen zur infrastrukturellen Erschließung so entworfen sein könnten, dass sie die speziellen Bedürfnisse von JLR erfüllen, oder weil das Land unter dem Marktpreis verkauft worden sein könnte. Die Kommission muss daher die Infrastrukturmaßnahmen und den Grundstücksverkauf einzeln bewerten.

*Infrastrukturmaßnahmen*

(92) Die vom slowakischen Staat zu tragenden Kosten für die infrastrukturelle Erschließung gemäß Erwägungsgrund 51 beziehen sich auf die Bodensanierung, Straßeninfrastruktur, Versorgungsleistungen, den Hochwasserschutz und die Wasserwirtschaft sowie das multimodale Verkehrsterminal in Luzianky.

(93) In ihrem Beschluss SA.36346 — Deutschland — GRW-Regelung zur Erschließung von Grundstücken für die industrielle und gewerbliche Nutzung ([27]) untersuchte die Kommission, ob die öffentliche Finanzierung von Grundstückserschließungsarbeiten für den späteren Verkauf an Industrieunternehmen unter Marktbedingungen eine Beihilfe für den Ersteigentümer oder -investor für die Durchführung der Geländeerschließung darstellt. Die Kommission stellte fest, dass die Schaffung eines öffentlichen Geländes im baureifen Zustand und die Sicherstellung des Anschlusses an die Wasser-, Gas-, Abwasser- und Stromversorgung sowie die Anbindung an das Verkehrsnetz über Gleis und Straße keine wirtschaftliche Tätigkeit darstellt, sondern Teil der Aufgaben der öffentlichen Hand sind, d. h. der Bereitstellung und Überwachung von Land im Einklang mit den lokalen Stadt- und Raumentwicklungsplänen. Die maßgeschneiderte Erschließung für im Voraus festgelegte Käufer des Landes wurde vom Anwendungsbereich der Maßnahme ausgeschlossen und die Käufer hatten das Land unter Marktbedingungen zu erwerben.

(94) Nach Auffassung der Kommission gehen die Kosten, die dem slowakischen Staat für Erschließungs- und Sanierungsarbeiten des wirtschaftlich nutzbaren Teils des NSP entstanden sind, nicht über die üblichen Erschließungskosten hinaus, um das Gelände in einen baureifen Zustand zu versetzen; diese Arbeiten sind Teil der öffentlichen Aufgaben des slowakischen Staats, d. h. der Bereitstellung und Überwachung von Land im Einklang mit den lokalen Stadt- und Raumentwicklungsplänen. Da diese Arbeiten in den öffentlichen Aufgabenbereich fallen, stellt ihre öffentliche Finanzierung keine staatliche Beihilfe für den Grundstückseigner oder den Investor für die Durchführung der Erschließungsarbeiten dar. In diesem Fall ist MHI der Eigner oder Investor. Die Frage, ob der Enderwerber des Grundstücks, in diesem Fall JLR, von Vorteilen profitiert, die staatliche Beihilfe darstellen, ist jedoch losgelöst von der Frage zu behandeln, ob es staatliche Beihilfen zugunsten des Grundstückseigners oder -erschließers gab. Da MHI im Namen des Staates tätig und von ihm finanziert wird, ist seine Tätigkeit dem Staat zuzurechnen. Staatliche Beihilfen an JLR über Sanierungsmaßnahmen und den Verkaufspreis können ausgeschlossen werden, wenn MHI ohne angemessene Vergütung keine Sanierungsarbeiten auf dem JLR-Gelände durchführt, die über die für die „Baureife" des Grundstücks erforderlichen Arbeiten hinausgehen, und wenn die Landübertragung unter Marktbedingungen erfolgt.

(95) Die Investitionsvereinbarung enthält eine vollständige Liste des Umfangs der Sanierungsarbeiten und bezieht sich auf Vorbereitungsarbeiten für eine Standard-Fertigung. Alle zusätzlichen Geländesanierungsarbeiten, die aufgrund spezifischer Bedürfnisse von JLR erforderlich sind, werden in der Investitionsvereinbarung unter der Überschrift „investorspezifische Vorbereitungsarbeiten" (Investor Specific Preparatory Works) ([28]) angeführt und von JLR separat bezahlt. Die Kommission nimmt auch die Bestätigung der slowakischen Behörden zur Kenntnis, dass die Aufsichtsrechte von JLR während der Bauphase darauf beschränkt seien, zu überprüfen, ob das Gelände dem Standard von „baureifen Industriegrundstücken" entspricht, einem Standard, der im Rahmen des Grundstückerwerbs durch JLR von MHI vereinbart wurde und der dem Verkaufspreis zugrunde liegt. Die Kommission kommt zu dem Schluss, dass die Sanierungsarbeiten, die vonnöten sind, um das Gelände baureif zu gestalten, und die zusätzlichen Arbeiten nach Vorgaben von JLR keine staatlichen Beihilfen an JLR beinhalten, sofern sie von einem Grundstückskaufvertrag abgedeckt sind, der den Marktstandards entspricht, oder von einer angemessenen Vergütung, die den im Investitionsvertrag vereinbarten Marktbedingungen und zusätzlichen Zahlungen entspricht. Die Beurteilung, ob diese Bedingung erfüllt ist, ist in den Erwägungsgründen 105 bis 108 dieses Beschlusses ausgeführt.

(96) Im Einleitungsbeschluss wird festgestellt, dass die Erschließung des NSP nicht nur öffentliche Investitionen in Sanierungsmaßnahmen am Standort umfasste, mit denen das Gelände in einen baureifen Zustand versetzt wurde, sondern auch eine Vielzahl von infrastrukturellen Erschließungsmaßnahmen. Diese Infrastrukturarbeiten, die darauf abzielen, JLR an die öffentlichen Versorgungseinrichtungen und an Gleis und Straße anzuschließen, liegen außerhalb des Geländes von JLR und außerhalb des Geländes anderer Unternehmen und sind, wie in Erwägungsgründen 97 bis 104 ausgeführt, nicht auf einen im Voraus bestimmten Nutzer zugeschnitten.

([27]) SA.36346 (2013/N), ABl. C 141 vom 9.5.2014, S. 1.

([28]) Die slowakischen Behörden stellen fest, dass im Einleitungsbeschluss zwar bestimmte investorspezifische, von JLR zu bezahlende Arbeiten in Höhe von 16,9 Mio. EUR erwähnt würden, die Kosten für diese Arbeiten allerdings bereits auf 30,1 Mio. EUR gestiegen seien.

(97) Die slowakischen Behörden bestätigen, dass sämtliche Versorgungsinfrastrukturarbeiten innerhalb der Grenzen des JLR-Geländes von JLR bezahlt worden seien und dass JLR den Marktpreis für den Zugang und die Nutzung von öffentlichen Versorgungsleistungen bezahlen werde. Die slowakischen Behörden gaben einen Überblick über die Rechtsvorschriften für die Berechnung der Nutzungsentgelte von öffentlichen Versorgungsleistungen. Die geltenden Bestimmungen sind auf Ebene der Mitgliedstaaten festgelegt und die Slowakei bestätigt, dass es keine besonderen, von den landesweit geltenden abweichenden Regeln für Nutzer im NSP gebe. Die von JLR entrichteten Anschluss- und Verteilungsgebühren würden auf in ähnlichen Situationen anwendbaren Standard-Preislisten beruhen. JLR zahle daher alle Anschluss- und Verteilungsgebühren unter Beachtung der landesweit geltenden und von der Regulierungsbehörde für Netzindustrien festgelegten Bestimmungen. JLR wird somit nicht von möglichen Befreiungen profitieren. Die Kommission ist der Ansicht, dass die Arbeiten an der Versorgungsinfrastruktur vollständig in den Aufgabenbereich des slowakischen Staates fallen, und kommt zu dem Schluss, dass die Versorgungsinfrastrukturmaßnahmen nicht auf JLR zugeschnitten sind.

(98) Die in Erwägungsgrund 51 genannte Investition in den Straßenbau dient allen Unternehmen im Industriegelände, das sich aus dem NSP und dem Industriepark Nitra Nord zusammensetzt, sowie den Nutzern der weiteren Region. Keine der Straßen wurde für die ausschließliche Verwendung von JLR oder nach den spezifischen Bedürfnissen des Unternehmens gebaut. Die Straßen sind für den öffentlichen Verkehr zugänglich. Die slowakischen Behörden haben bestätigt, dass die Straßenarbeiten nicht über den üblichen Straßenausbau hinausgehen, und sie haben nachgewiesen, dass die für die entsprechenden Projekte geltenden Vorschriften die gleichen wie bei anderen Projekten waren. Die internen Straßen innerhalb des Geländes von JLR wurden von JLR bezahlt. Die Kommission betrachtet daher die Arbeiten an der Straßeninfrastruktur vollständig als Aufgabe des slowakischen Staates und kommt zu dem Schluss, dass die Straßeninfrastrukturarbeiten nicht speziell auf JLR zugeschnitten sind.

(99) Die Kommission ist bereits zu einem früheren Zeitpunkt zu dem Schluss gekommen ([29]), dass ein Parkplatz, der nicht speziell für ein Unternehmen gebaut wird, sondern Teil des wirtschaftlichen Bebauungsplans eines Industriegebiets ist, nicht als auf ein spezielles Unternehmen zugeschnitten gilt und somit keine staatliche Beihilfe darstellt. Die Kommission stellt fest, dass der Bau von öffentlich zugänglichen Parkplätzen bereits im Bebauungsplan der Gemeinde Luzianky aus dem Jahr 2014 enthalten ist. Daher kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Erschließung des Parkbereichs in die öffentliche Zuständigkeit des slowakischen Staats fällt und die Arbeiten nicht auf JLR zugeschnitten sind.

(100) Die Kommission ist der Auffassung, dass die Investitionen für Feuerwache und Polizeistation, Straßenmeisterei, Hochwasserschutzsystem und Grundwasserwirtschaft typische Aufgaben im öffentlichen Auftrag des Staates sind, und somit keine wirtschaftliche Tätigkeit darstellen. Ihre öffentliche Finanzierung stellt keine staatliche Beihilfe dar.

(101) Hinsichtlich der Finanzierung des multimedialen Verkehrsterminals Luzianky durch die Slowakischen Eisenbahnen, bei denen es sich um in Staatseigentum stehendes Eisenbahninfrastrukturunternehmen handelt, könnte die Investition möglicherweise dem slowakischen Staat zuzurechnen sein. Die Kommission prüfte zunächst, ob dies einen Vorteil für JLR darstellen könnte.

(102) Die slowakischen Behörden erklärten, dass das multimodale Verkehrsterminal durch die Slowakische Eisenbahnen aus durch ihre wirtschaftliche Tätigkeit generierten Mitteln finanziert werde, die getrennt von ihren öffentlich finanzierten nicht wirtschaftlichen Tätigkeiten ausgewiesen werden. Für einen Teil er Infrastruktur hinsichtlich des Lagerbereichs für fertige Fahrzeuge strebe JLR vertragliche Exklusivität an. Die beiden anderen Funktionsbereiche des multimodalen Verkehrsterminals stünden jedem Nutzer zu Marktbedingungen zur Verfügung. Daher scheint, dass zumindest ein Teil der Infrastruktur auf die spezifischen Bedürfnisse von JLR als im Voraus festgelegtem Unternehmen ausgerichtet ist.

(103) Die slowakischen Behörden bestätigten ferner, dass die Nutzungsentgelte für sämtliche Teile des Terminals auf wirtschaftlicher Basis berechnet und alle damit verbundenen Investitions- und Betriebskosten sowie die Kosten für Erneuerungs- und Ersatzinvestitionen decken werden. Die Gebühren würden marktorientiert sein und auf eine interne Rendite für das Projekt von […] zielen. Die Nutzungsentgelte sollen für eine Investitionsrentabilität innerhalb von 30 Jahren sorgen, wie aus einer Ex-ante-Berechnung des Nettogegenwartswerts über […] Mio. EUR geschätzt.

(104) Daher ist die Kommission der Auffassung, dass die Slowakischen Eisenbahnen wie jeder marktwirtschaftlich handelnde Wirtschaftsbeteiligte in einer ähnlichen Situation gehandelt haben. Erfolgen wirtschaftliche Transaktionen öffentlicher Stellen zu normalen Marktbedingungen, bringen sie ihrem Gegenpart keinen Vorteil. ([30]) Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass JLR keine staatlichen Beihilfen für die Nutzung des multimodalen Verkehrsterminals Luzianky erhält.

([29]) Beschluss (EU) 2015/508 der Kommission vom 1. Oktober 2014 über die mutmaßliche Infrastrukturbeihilfe Deutschlands zugunsten der Propapier PM2 GmbH — Staatliche Beihilfe SA.36147 (C 30/10) (ex NN 45/10; ex CP 327/08) (ABl. L 89 vom 1.4.2015, S. 72).

([30]) Urteil des Gerichtshofs vom 10. Juli 1996, SFEI u. a., C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, Rn. 60–61.

*Der Grundstücksverkauf*

(105) Die Slowakei verkaufte über MHI 185 ha baureifes wirtschaftlich nutzbares Land an JLR zu einem Preis von 15,83 EUR pro Quadratmeter oder insgesamt fast 30 Mio. EUR. In den Erwägungsgründen 40 und 41 des Kommissionsbeschlusses SA.36346 wird ausgeführt, dass Enderwerber von erschlossenem Land nicht als Begünstigte im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV für die Erschließungsmaßnahmen des Geländes gelten können, wenn sie einen marktüblichen Preis für das erschlossene Land bezahlen. In diesem Zusammenhang stellt die Kommission fest, dass der endgültige Verkaufspreis für das JLR-Gelände als Mittelwert aus drei unabhängigen Wertgutachten von international anerkannten Sachverständigen festgelegt wurde, die die professionellen Bewertungsstandards und -methoden der Royal Institution of Chartered Surveyors umsetzen. Alle drei Wertgutachten enthalten eine Unabhängigkeitserklärung, wurden der Kommission zur Verfügung gestellt und gelten für einen Standort, der für die industrielle Nutzung vorgesehen ist, für den an der Grenze des Geländes Versorgungsanschlüsse zur Verfügung stehen, der bodensaniert und eingeebnet wurde und für den keine weiteren Kosten durch die Umwidmung von landwirtschaftlicher Flächennutzung auf industrielle Nutzung entstehen. Die Gutachten gehen auch davon aus, dass alle bestehenden Versorgungsanschlüsse und eine Gleisstrecke über das Industriegelände verlegt werden und dass ein Straßennetz und öffentliche Parkplätze im gesamten Industriegebiet erschlossen werden. Die drei Gutachten greifen auf eine vergleichbare Methodik zur Bewertung des Preises zurück, indem sie das Grundstück mit anderen verkauften oder zum Verkauf stehenden Grundstücken in der Slowakei ([31]) vergleichen und den Preis gegenüber den Verkaufs- oder Angebotspreisen auf der Basis von Faktoren wie Grundstücksgröße, Standort, vorhandene Infrastruktur, Datum, Form, Sichtbarkeit anpassen. Darüber hinaus wurde im Gutachten von […] eine Discounted-Cashflow-Methode verwendet. ([32]) Die drei Gutachten schätzen den Verkaufswert des JLR-Geländes auf 15,5 EUR, 15,0 EUR bzw. 17,0 EUR pro Quadratmeter.

(106) Die Annahmen über die Eigenschaften des Grundstücks sind in den drei Berichten identisch und entsprechen der Situation des JLR-Geländes nach der infrastrukturellen Erschließung durch die öffentliche Hand.

(107) Darüber hinaus stellt die Kommission fest, dass das von den slowakischen Behörden aus Versehen vorgelegte Gutachten von CB Richard Ellis ein allgemeiner Marktinformationsbericht von CB Richard Ellis war. Es enthielt nur eine allgemeine Beschreibung des slowakischen Grundstücksmarktes mit einer durchschnittlichen Preisangabe anderer verkaufter oder zum Verkauf stehender Grundstücke in der Slowakei, die mit den Preisen der Vergleichsgrundstücke übereinstimmt, die als Grundlage für die Wertgutachten des JLR-Geländes verwendet wurden. Das Marktinformationsgutachten enthielt keine spezifischen Anpassungen zur Festlegung des Marktpreises des JLR-Geländes.

(108) Daher kommt die Kommission zu dem Schluss, dass der Verkaufspreis von 15,83 EUR pro Quadratmeter im Einklang mit den Marktbedingungen steht und dass der Verkauf des Grundstücks in dem in den Wertgutachten beschriebenen Zustand marktgerecht durchgeführt wurde.

*Schlussfolgerung*

(109) Die Kommission kommt zu dem Schluss, dass JLR im Zusammenhang mit dem Verkauf des JLR-Geländes oder der vom slowakischen Staat finanzierten infrastrukturellen Erschließung des NSP nicht in den Genuss eines selektiven Vorteils gekommen ist.

6.2.2.3. Die Befreiung von der ALF-Abgabe

(110) Im Einleitungsbeschluss bestanden für die Kommission Zweifel, ob die Befreiung von der ALF-Abgabe eine staatliche Beihilfe für JLR ist.

(111) Wie in Erwägungsgrund 105 erwähnt, gingen alle drei unabhängigen Wertgutachten von der Annahme aus, dass der Standort für die industrielle Nutzung umgewidmet wurde und dass keine zusätzlichen Kosten aus der Umwandlung aus landwirtschaftlich nutzbarem Gelände entstanden sind. Der Kaufpreis von 15,83 EUR pro Quadratmeter muss als Marktpreis gelten, wobei der Käufer nicht mit zusätzlich Kosten im Zusammenhang mit Flächenumwidmung konfrontiert wird. Da die Marktkonformität des Verkaufs des JLR-Geländes an JLR auf der Grundlage von drei unabhängigen Wertgutachten festgestellt werden konnte, reduziert die Befreiung von MHI von der ALF-Abgabe die Kosten, die dieser Zweckgesellschaft bei der Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgabe entstehen, und wird nicht als selektiver Vorteil an JLR weitergeleitet.

(112) Daher kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Befreiung von der ALF-Abgabe keine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV zugunsten von JLR darstellt.

([31]) Das Gutachten von […] legte andere Standorte mit Preisen im Bereich von 10 EUR bis 40 EUR pro Quadratmeter zugrunde. Das Gutachten von […] legte andere Standorte mit Preisen im Bereich von 3 EUR bis 55 EUR pro Quadratmeter zugrunde. Das Gutachten von CB Richard Ellis legte andere Standorte mit Preisen von EUR 14 bis 38 EUR pro Quadratmeter zugrunde.

([32]) Die Methodik begann bei einem Verkaufspreis von 35 EUR pro Quadratmeter und einen anteiligen Verkauf des Landes in den nächsten 20 Jahren.

6.2.2.4. Schlussfolgerung

(113) Die Kommission stellt fest, dass die Bedingungen für den Verkauf des JLR-Geländes an JLR und die Bedingungen unter denen die Sanierung, öffentliche Versorgungsleistungen und andere Infrastrukturarbeiten durchgeführt werden, keinen selektiven Vorteil für JLR darstellen. Es ist daher nicht erforderlich, die übrigen kumulativen Bedingungen für das Vorliegen einer staatlichen Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV für die Beurteilung von Beihilfen im Zusammenhang mit dem Verkauf von Grundstücken im NSP an JLR zu prüfen. Die staatliche Beihilfe an JLR ist auf den angemeldeten direkten Zuschuss beschränkt.

## 6.3. **Rechtmäßigkeit der staatlichen Beihilfe**

(114) Die Kommission hat im Einleitungsbeschluss festgestellt, dass die slowakischen Behörden mit der Mitteilung des geplanten direkten Zuschusses von 129 812 750 EUR (Nennwert) vorbehaltlich der Genehmigung durch die Kommission ihren Verpflichtungen nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV in Bezug auf diesen Teil der Beihilfe nachgekommen sind.

## 6.4. **Vereinbarkeit der Beihilfe**

6.4.1. *Rechtsgrundlage für die Prüfung der Vereinbarkeit der Beihilfe*

(115) Die am 12. Mai 2016 angemeldete Maßnahme soll die regionale Entwicklung in der Region Nitra in der Slowakei fördern. Sie ist daher in Anwendung der Bestimmungen für Regionalbeihilfen gemäß Artikel 107 Absatz 3 Buchstaben a und c AEUV in der Auslegung der Regionalbeihilfeleitlinien 2014–2020 und der Fördergebietskarte der Slowakei für 2014–2020 zu prüfen. Die Prüfung auf der Grundlage der gemeinsamen Bewertungsgrundsätze der Regionalbeihilfeleitlinien erfolgt in drei Schritten, nämlich durch die Bewertung der Mindestanforderungen, die Feststellung der deutlichen negativen Auswirkungen und die Durchführung einer Abwägungsprüfung. Die Kommission kam in ihrem Einleitungsbeschluss zu dem Schluss, dass auf der Grundlage der gemeinsamen Bewertungsgrundsätze ein Teil der allgemeinen Vereinbarkeitskriterien erfüllt war und die förmliche Prüfung keine Elemente ergab, die die zugrunde liegende vorläufige Bewertung dieser Vereinbarkeitskriterien infrage stellen.

(116) Trotzdem äußert die Kommission im Einleitungsbeschluss Zweifel an der Beihilfefähigkeit der Ausgaben sowie am Anreizeffekt und der Verhältnismäßigkeit der Beihilfe. Daher konnte die Kommission auch nicht abschließend zu einem Schluss kommen, ob das Projekt alle Mindestanforderungen der Regionalbeihilfeleitlinien erfüllt. Im Einleitungsbeschluss konnte die Kommission außerdem deutliche negative Auswirkung auf den Handel und den Zusammenhalt zwischen den Mitgliedstaaten nicht ausschließen. In Anbetracht dieser Erwägungen konnte die Kommission nicht feststellen, ob die möglicherweise vorhandenen positiven Auswirkungen der Beihilfe in Ermangelung eines Anreizeffekts ihre negativen Auswirkungen überwiegen.

6.4.2. *Beihilfefähigkeit des Investitionsvorhabens*

(117) Wie in Abschnitt 3.3.2 des Einleitungsbeschlusses zum Ausdruck kommt, ist die Kommission der Auffassung, dass das Investitionsvorhaben für Regionalbeihilfen in Betracht kommt und staatliche Beihilfen als mit dem Binnenmarkt vereinbar gelten können, sofern alle Vereinbarkeitskriterien der Regionalbeihilfeleitlinien erfüllt sind.

6.4.3. *Beihilfefähigkeit der Ausgaben*

(118) In Einleitungsbeschluss wurden Zweifel an der Beihilfefähigkeit von „Rückstellungskosten“ geäußert. Nach Nummer 20 Buchstabe e der Regionalbeihilfeleitlinien sind „'beihilfefähige Kosten' bei Investitionsbeihilfen die Kosten der materiellen und immateriellen Vermögenswerte im Zusammenhang mit einer Erstinvestition oder die Lohnkosten“. Die slowakischen Behörden haben eine detaillierte Aufschlüsselung der beihilfefähigen Ausgabenposten vorgelegt. Diese beihilfefähigen Ausgabenposten spiegeln die zum Zeitpunkt des Einreichens des Beihilfeantrags erwarteten Kosten wider und beinhalten nach vorsichtiger Kostenschätzung einen Rückstellungsbetrag für jeden beihilfefähigen Ausgabeposten. In der Investitionsvereinbarung gilt der volle Nominalbetrag von 1 406 620 590 EUR als „geplante Projektinvestition“, für die JLR die Ausgaben zugesagt hat. ([33])

([33]) In der Investitionsvereinbarung heißt es, dass, wenn die für den Investitionszeitraum berechneten tatsächlichen Kosten geringer als 85 % der geplanten Projektkosten sind, die Slowakei berechtigt ist, die Vereinbarung zu kündigen und JLR verpflichtet wäre, den Gesamtbetrag der Beihilfe zurückzuerstatten.

(119) Ausgehend von den Erklärungen der slowakischen Behörden stellt die Kommission fest, dass der Verweis auf „Rückstellungskosten" in der internen Präsentation von JLR vom 18. November 2015 für die interne Finanzberichterstattung über die Investitionsverpflichtung, die JLR mit der Slowakei eingehen würde, erfolgte. Diese Rückstellungskosten bezogen sich nicht auf eine Kostenposition zusätzlich zu einer vorsichtigen Schätzung der beihilfefähigen Ausgabenposten. Da sich JLR in der Investitionsvereinbarung verpflichtete, den Gesamtbetrag von 1 406 620 590 EUR (Nennwert) auszugeben, und die Zahlung der Regionalbeihilfe nur die tatsächlich entstandenen beihilfefähigen Kosten ausmacht, akzeptiert die Kommission 1 406 620 590 EUR als den maximalen Nominalbetrag der Kosten, für die eine Beihilfe gewährt werden kann. Die Kommission stellt in diesem Zusammenhang fest, dass sich die Slowakei verpflichtet hat, den angemeldeten Beihilfehöchstbetrag nicht zu überschreiten, noch die angemeldete Beihilfehöchstintensität zu überschreiten. Die Kommission kommt zu dem Schluss, dass die beihilfefähigen Kosten in Einklang mit Nummer 20 Buchstabe e der Regionalbeihilfeleitlinien stehen.

6.4.4. *Mindestanforderungen*

6.4.4.1. Beitrag zur regionalen Zielsetzung und Erforderlichkeit des staatlichen Eingreifens

(120) Wie in Abschnitt 3.3.4.1 a des Einleitungsbeschlusses festgelegt, trägt die Beihilfe zum Ziel der regionalen Entwicklung bei und gilt als gerechtfertigt, da Nitra mit einer zulässigen Beihilfehöchstintensität für große Unternehmen von 25 % als eine gemäß Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe a AEUV beihilfefähige Region in die Fördergebietskarte aufgenommen wurde.

6.4.4.2. Angemessenheit der Regionalbeihilfe und des Beihilfeinstruments

(121) Die Kommission kam bereits in Abschnitt 3.3.4.1 b des Einleitungsbeschlusses zu dem Schluss, dass der angemeldete Direktzuschuss grundsätzlich ein geeignetes Beihilfeinstrument darstellt, um Rentabilitätslücken durch Senkung der Investitionskosten zu überbrücken. Steueranreize wurden aufgrund ihrer administrativen Komplexität nicht bevorzugt.

6.4.4.3. Anreizeffekt

(122) Nach Abschnitt 3.5 der Regionalbeihilfeleitlinien kann eine Regionalbeihilfe nur dann als vereinbar mit dem Binnenmarkt gelten, wenn sie einen Anreizeffekt ausübt. Ein Anreizeffekt liegt vor, wenn die Beihilfe das Verhalten eines Unternehmens dahin gehend ändert, dass es durch zusätzliche Tätigkeiten, die es ohne die Beihilfe entweder nicht, nur in geringerem Umfang, auf andere Weise oder an einem anderen Standort ausüben würde, einen Beitrag zur Entwicklung eines bestimmten Gebiets leistet. Die Beihilfe darf weder eine Subvention für die Kosten einer Tätigkeit darstellen, die ein Unternehmen ohnehin zu tragen hätte, noch das übliche Geschäftsrisiko einer Wirtschaftstätigkeit ausgleichen.

(123) In Nummern 64 und 65 der Regionalbeihilfeleitlinien sind die formalen Anforderungen an den Anreizeffekt festgelegt, die besagen, dass die Arbeiten an einer Einzelinvestition erst nach dem förmlichen Einreichen des Beihilfeantrags beginnen dürfen. Die Kommission hat bereits in Erwägungsgrund 166 des Einleitungsbeschlusses festgestellt, dass der für den Zuschuss erforderliche förmliche Anreizeffekt eingehalten wurde, da die Beihilfe vor Beginn der Arbeiten an dem Investitionsvorhaben förmlich beantragt wurde. Die Kommission bestätigt diese Auffassung auch für die Zwecke des vorliegenden Beschlusses.

(124) Neben dem förmlichen Anreizeffekt verlangt Nummer 61 der Regionalbeihilfeleitlinien das Vorliegen eines wesentlichen Anreizeffekts, der auf zwei Arten nachgewiesen werden kann: Ohne die Beihilfe wäre die Investition nicht rentabel genug (Szenario 1) oder ohne die Beihilfe würde die Investition an einem anderen Standort getätigt werden (Szenario 2).

(125) In einer Situation wie in Szenario 2 muss der Mitgliedstaat belegen, dass die Beihilfe für den Begünstigten einen Anreiz darstellt, die geplante Investition in der ausgewählten Region zu tätigen — und nicht in einer anderen Region, in der die Investition rentabler gewesen wäre und ohne Beihilfe durchgeführt hätte werden können —, da die Beihilfe für den Beihilfeempfänger die mit der ausgewählten Region verbundenen Nettonachteile im Vergleich zu der alternativen, rentableren „kontrafaktischen" Region ausgleicht.

(126) Gemäß Abschnitt 3.5.2 der Regionalbeihilfeleitlinien muss der Mitgliedstaat klar nachweisen, dass die Beihilfe einen wirklichen Einfluss auf die Investition oder bei der Wahl des Standorts hat. Dazu muss der Mitgliedstaat auch eine ausführliche Beschreibung des kontrafaktischen Szenarios, in dem der Mitgliedstaat dem Beihilfeempfänger keine Beihilfe gewährt, vorlegen.

(127) Die Slowakei stellte als kontrafaktisches Szenario eine Szenario-2-Situation dar, in der die Alternative für den Standort der Investition in Nitra, Slowakei, darin bestanden hätte, die Investition in H[…] im Bundesstaat Puebla, Mexiko, anzusiedeln. Laut der Mitteilung übersteigt der Nettogegenwartswert, der durch die Ansiedlung des genehmigten Investitionsvorhabens mit einer Jahreskapazität von 150 000 Fahrzeugen in H[…] erzielt werden kann, den für Nitra ohne Beihilfe und über die Laufzeit des Vorhabens von 20 Jahren berechneten Nettogegenwartswert um 413 Mio. EUR.

(128) Nummer 71 der Regionalbeihilfeleitlinien besagt, dass der Mitgliedstaat im Fall von Szenario 2 den erforderlichen Nachweis des Anreizeffekts der Beihilfe erbringen kann, indem er aktuelle Unternehmensunterlagen vorlegt, aus denen hervorgeht, dass ein Vergleich zwischen Kosten und Nutzen der Ansiedlung des Investitionsvorhabens im ausgewählten Fördergebiet mit alternativen Standorten angestellt wurde. Aus diesem Grund wird der Mitgliedstaat nach Nummer 72 der Regionalbeihilfeleitlinien aufgefordert, sich auf offizielle Vorstandsunterlagen, Risikobewertungen, Finanzbericht, interne Geschäftspläne, Gutachten, andere Studien und Dokument zu stützen, die sich mit verschiedenen Investitionsszenarien befassen.

(129) Wie bereits im Einleitungsbeschluss dargelegt, haben die slowakischen Behörden solche Informationen in Gestalt einer Darlegung des Standortauswahlverfahrens auf der Grundlage aktueller, ebenfalls von den slowakischen Behörden zur Verfügung gestellter Unterlagen übermittelt. Diese Dokumente beschreiben den Entscheidungsfindungsprozess des Beihilfeempfängers hinsichtlich seiner Investitions- und Standortentscheidungen. Während des förmlichen Prüfverfahrens stellten die slowakischen Behörden weitere Erläuterungen und ergänzende aktuelle Unterlagen zur Verfügung.

(130) Auf der Sitzung des Globalisierungsforums am 10. Juli 2015 wurde vereinbart, Nitra vorbehaltlich der Zustimmung des Unternehmensvorstands als empfohlenen Standort voranzutreiben. In der Sitzung vom 3. August 2015 genehmigte der Vorstand Nitra als empfohlen Standort, außerdem genehmigte er die Unterzeichnung einer unverbindlichen Absichtserklärung zur Bestätigung der Fortsetzung der Exklusivgespräche mit der Slowakei und die Einrichtung einer neuen JLR-Einheit in der Slowakei, vorbehaltlich der Genehmigung am Business Approval Gateway ([34]) und eingehender Prüfung des Geschäftsplans von JLR in der dritten Septemberwoche 2015. Das Protokoll der Vorstandssitzung von Tata Motors am 7. August 2015 verweist ebenfalls auf eine detaillierte Präsentation, die der kaufmännische Geschäftsführer (CFO) von JLR in der nächsten Sitzung zu den Projektfinanzen vorstellen würde. Im Juli/August 2015 bezog sich der Projektumfang noch auf ein Werk mit einer Kapazität von 300 000 Fahrzeugen pro Jahr. Das Vorhaben hat das Business-Approval-Gateway auf der Sitzung der Ebene des geschäftsführenden Vorstands von JLR am 3. September 2015 passiert. Auf der Vorstandssitzung von Tata Motors vom 18. September 2015 informierte JLR den Vorstand über das Projekt Darwin, einschließlich wichtiger Finanzdaten und des Geschäftsszenarios. Die überarbeitete staatliche Beihilfe von insgesamt [150–200] Mio. GBP ([35]) sei ausreichend, um Nitra gegenüber Mexiko weiter voranzubringen, und das Projekt werde auf zwei Phasen aufgeteilt. Auf dem Globalisierungsforum wurde am 21. Oktober 2015 vereinbart, das anfängliche Investitionsvorhaben für Beihilfeanträge auf Phase 1 umzuwidmen, da keine ausreichenden Details zum genauen Produktmix von Phase 2 zur Verfügung standen und daher kein solider und verbindlicher Geschäftsplan vorlag, um eine Verpflichtung für die gesamte Investition mit den slowakischen Behörden einzugehen. Auf der Vorstandssitzung von JLR am 18. November 2015 wurde der aktualisierte Geschäftsplan genehmigt und die Slowakei wurde unter der Bedingung, dass die gesamte staatliche Beihilfe für das neu definierte Vorhaben gewährt würde, als der bevorzugte Standort bestätigt. Der Nettogegenwartswert für die Slowakei und für Mexiko basierte auf der jüngsten Produktstrategie und die aktualisierten Annahmen wurden neu berechnet, wobei Phase 2 entfiel. Die Differenz zwischen den beiden Werten beläuft sich auf 413 Mio. EUR und die staatliche Beihilfe wurde neu auf einen Nennwert von 129 812 750 EUR berechnet.

(131) Um Anreize zu schaffen, muss die Beihilfe ein entscheidender Faktor für die Standortentscheidung zugunsten von Nitra anstelle von H[…] darstellen. Da die endgültige Investitionsentscheidung erst im Oktober/November 2015 getroffen wurde, als das anfängliche Investitionsvorhaben neu definiert und auf Phase 1 reduziert wurde und die Slowakei vom Vorstand von JLR ausdrücklich als bevorzugter Standort bestätigt wurde, betrachtet die Kommission Oktober/November 2015 als den relevanten Zeitpunkt, um das Vorhandensein von Anreizeffekten zu prüfen. Da die Standortempfehlung vom 10. Juli 2015 jedoch bereits Anfang August 2015 vom JLR-Vorstand und vom Vorstand der Tata Motors ratifiziert, am 10. August 2015 eine unverbindliche Absichtserklärung mit der Slowakei unterzeichnet und am 11. August 2015 öffentlich bekannt gegeben wurde, hält die Kommission auch den Zeitraum Juli/August 2015 für die Prüfung der Existenz von Anreizeffekten für besonders relevant.

([34]) Am Business Approval Gateway wird die Geschäftsstrategie vereinbart, das Vorhaben wird in den Geschäftsplan und des Zyklusplans aufgenommen und die gesamte Projektinvestition wird genehmigt.

([35]) Dies entspricht beihilfefähigen Kosten von [1 700–2 100] Mio. GBP, was weniger ist als die im Beihilfeantragsentwurf vom 25. Juni 2015 genannten [2 100–2 500] Mio. GBP

*Plausibilität der Alternative Mexiko*

(132) Als Vorbemerkung stellt die Kommission fest, dass die Ausführungen der Slowakei, Mexiko sei eine glaubwürdige Alternative für JLR, da es ein realistischer Standort für andere Automobilhersteller sei, nicht als ausreichend gelten können, da keine authentischen Belege vorlegt wurden, dass JLR ohne die Beihilfe seine Investition in Mexiko getätigt hätte. Nach Nummer 68 der Regionalbeihilfeleitlinien ist ein kontrafaktisches Szenario dann plausibel, wenn es die Faktoren unverfälscht wiedergibt, die zum Zeitpunkt der Investitionsentscheidung des Beihilfeempfängers maßgeblich waren.

(133) Die slowakischen Behörden haben während des förmlichen Prüfverfahrens weitere Unternehmensdokumente vorgelegt, die zeigen, dass ein Vergleich zwischen den Kosten und dem Nutzen einer Ansiedlung in Nitra und der Ansiedlung in H[…], Mexiko, vorgenommen wurde. Nummer 71 der Regionalbeihilfeleitlinien verlangt von der Kommission, zu prüfen, ob dieser Vergleich eine realistische Grundlage hat.

(134) In Erwägungsgrund 181 des Einleitungsbeschlusses führte die Kommission drei Hauptgründe an, aufgrund derer sie Zweifel an der Plausibilität der Alternative in Mexiko äußerte.

(135) Zunächst konnte die Kommission nicht ausschließen, dass sich die eingereichten Informationen auf zwei getrennt Vorhaben bezogen. Die Kommission hält die in den Erwägungsgründen 61 bis 66 dieses Beschlusses von den slowakischen Behörden dargelegten Argumente für ausreichend, um zu dem Schluss zu gelangen, dass das Projekt Oak und das Projekt Darwin als Machbarkeitsstudien für ein und dasselbe Vorhaben gemeint waren, wie dies ausdrücklich in der Präsentation während der Vorstandssitzung von Tata Motors am 7. August 2015 erwähnt wurde, außerdem gelang die zu dem Schluss, dass die mexikanische Alternative bis zur endgültigen Entscheidung des JLR-Vorstandes am 18. November 2015, eine Investitionsvereinbarung mit der Slowakei zu unterzeichnen, aufrechterhalten wurde.

(136) Noch vor dem offiziellen Start des Darwin-Projekts gab es Anzeichen, dass Osteuropa und die NAFTA-Staaten gegenseitig in Konkurrenz standen. Einer der Aktionspunkte im Protokoll des Strategieausschusses vom 10. November 2014 war „die Durchführung einer globalen Wettbewerbsstudie für die Fertigung, einschließlich eines Vergleichstests zwischen Osteuropa und den NAFTA-Staaten".

(137) Sowohl Projekt Oak als auch Projekt Darwin untersuchten die Machbarkeit eines Automobilwerks für 300 000 Fahrzeuge mit einem geplanten Produktionsstart im Juni 2018 und einen Standort mit einer Größe von 400–600 ha. Die Zahlen zur erforderlichen zusätzlichen Kapazität bestätigen die Aussagen der Slowakei und von JLR in der Antwort auf den Einleitungsbeschluss, dass kein Bedarf an der Errichtung zweier getrennter Werke mit einer Kapazität von je 300 000 Fahrzeugen bestehe. Dies wird beispielsweise auch in dem Dokument „Global Manufacturing Footprint Expansion" vom 15. Dezember 2014 dargestellt.

(138) Auf der Sitzung der Mitglieder des geschäftsführenden Vorstands vom 21. Januar 2015 gab es einen Hinweis auf ein zweites Werk. Die slowakischen Behörden erklärten, dass die Mitglieder des geschäftsführenden Vorstands kurz davon ausgegangen seien, dass nach dem Bau des ersten Standorts mit einer Kapazität von 300 000 Fahrzeugen je nach Nachfrage fünf bis zehn Jahre nach Abschluss der Arbeiten der ersten Investition die Errichtung eines weiteren Standorts in Betracht werden würde. Für das zweite Werk würden die Vereinigten Staaten und Mexiko in Betracht gezogen, was erklären könnte, warum JLR im Dezember 2015 dem Gouverneur des mexikanischen Bundesstaats Puebla bestätigte, dass sie einer Weiterentwicklung ihrer Beziehungen im Zuge der weiteren Umsetzung ihrer globalen Expansionspläne erwartungsvoll entgegen sähen und dass Puebla und Mexiko weiterhin weit an der Spitze der Überlegungen von JLR stünden.

(139) Die von der Slowakei vorgelegten Beweise legen nahe, dass sowohl die Machbarkeitsstudie des Projekts Oak als auch Projekt Darwin mit Blick auf ein einziges Werk unternommen wurde. Auf der Sitzung des Strategieausschusses vom 27. April wurde Puebla im Rahmen des Tagesordnungspunktes des Projekts Darwin als Alternative außerhalb der Union genehmigt und es wurde beschlossen, die Prüfung der Türkei und anderer nicht ausgewählter Länder einzustellen. Im Brief an den Gouverneur des Bundesstaates Puebla vom 25. Juni 2015 im Anschluss an den Besuch des Global Business Expansion Teams von JLR desselben Monats am Standort Puebla wurde angekündigt, dass H[…] „in eine Auswahlliste von Standorten aufgenommen wurde, die für die Investition in Betracht kommen und zu denen auch mittel- und osteuropäischer Standorte gehören". Das Protokoll der Sitzung des Globalisierungsforums vom 10. Juli 2015 besagt, dass „es Ziel der Sitzung [gewesen sei], einen bevorzugten Standort aufgrund der beiden Projekte Darwin und Oak festzulegen […]". Es wird weiter angeführt, dass „Nitra (der bevorzugte Ort des Projekts Darwin) im Vergleich zu Puebla (der bevorzugte Ort des Projekts Oak) mit einem erheblichen Kostennachteil dargestellt wurde". Das Protokoll der JLR-Vorstandssitzung am 18. November 2015 führt an: „[…] der Nettogegenwartswert für die Slowakei bzw. für Mexiko wurde aufgrund der jüngsten Produktstrategie und aktualisierter Annahmen unter Vernachlässigung von Phase 2 neu berechnet".

(140) Die Kommission hält es daher für glaubwürdig, dass sich die Informationen, die die slowakischen Behörden zu Projekt Oak und zu Projekt Darwin eingereicht haben, auf ein einziges Projekt beziehen.

(141) Darüber hinaus begründet die Kommission im Einleitungsbeschluss ihre Zweifel an der Plausibilität des kontrafaktischen Szenarios Mexiko, aufgrund der unterschiedlichen Niveaus der Prüfung des mexikanischen und des europäischen Standorts. Um dieser Argumentation zu entgegnen reichte die Slowakei weitere Belege und Erläuterungen ein, die in Erwägungsgrund 59(b) dieses Beschlusses zusammengefasst sind. Die slowakischen Behörden haben ihren Standpunkt darüber hinaus begründet, indem sie weitere Korrespondenz zwischen den Behörden von Puebla und JLR einreichten, außerdem das Informationspaket für den Besuch vor Ort und das Protokoll dieses Besuchs. Auf der Grundlage dieser zusätzlichen Informationen akzeptiert die Kommission, dass die Analysen zu den beiden Projekten Oak und Darwin mit gleicher Genauigkeit durchgeführt wurden. Für den abschließenden Vergleich der der bevorzugten Alternative von Projekt Oak (H[…]) mit der bevorzugten Alternative von Projekt Darwin (Nitra) stand für beide Optionen derselbe Detailgrad zur Verfügung und beide Standorte wurden auf identischer Basis in die Finanzierungsmodellierung einbezogen.

(142) In diesem Zusammenhang stellt die Kommission fest, dass Ende 2014 das Unternehmen Ernst & Young beauftragt wurde, JLR beim Vorantreiben des Projekts Oak zu unterstützen. In Zusammenarbeit mit Ernst & Young entwickelte JLR einen detaillierten Satz von „goldenen Standortkriterien", die später im Standortauswahlverfahren auf beide Projekte (Oak und Darwin) angewandt wurden. Da JLR ihre Prüfung der osteuropäischen Standorte vorantrieb, beauftragte das Unternehmen am 16. Februar 2015 PricewaterhouseCoopers unter anderem mit der Hilfestellung bei der Verfeinerung der „goldenen Standortkriterien". Das Modell, das hieraus hervorging, basierte auf den Erfahrungen von JLR sowie den Erfahrungen von PricewaterhouseCoopers bei der Filterung und der Standortwahl in Osteuropa für andere Originalgerätehersteller. Die slowakischen Behörden führten diese Kriterienverfeinerung als Grund für Unterschiede in der Analyse und bei den „goldenen Standortkriterien" innerhalb der beiden Projekte Oak und Darwin an. Zum Zeitpunkt des endgültigen Vergleichs zwischen der bevorzugten Alternative des Projekts Oak und der bevorzugten Alternative des Projekts Darwin standen Informationen für beide Seiten auf vergleichbarer Detailebene zu Verfügung.

(143) Obwohl die slowakischen Behörden bestätigten, dass zum Zeitpunkt der Standortempfehlung am 10. Juli 2015 für die beiden Projekte Oak und Darwin Informationen auf derselben Detailebene zu Verfügung standen, umfasste die Präsentation vor dem Globalisierungsforum, wie in Erwägungsgrund 181 des Einleitungsbeschlusses dargelegt, weniger Details für die Alternative des Projekts Oak als für die Alternative des Projekts Darwin. Die slowakischen Behörden erklärten dies damit, dass das Globalisierungsforum die Informationen zu Mexiko und Puebla bereits früher eingesehen hätte. Die Auswahl von Mexiko als dem vielversprechendsten Staat in Nordamerika und von Puebla als dem vielversprechendsten Bundesstaat in Mexiko waren bereits zu einem früheren Zeitpunkt zu einem Abschluss gekommen. Für die Auswahl der europäischen Standorte war die Analyse in einem kürzeren Zeitraum durchgeführt worden, da sie erst im Februar 2015 begonnen wurde. Daher erfolgte die Länder- und Standortauswahl nicht nacheinander. Auf der Sitzung des Globalisierungsforums am 10. Juli 2015 wurden mit Polen und der Slowakei noch zwei Länder des Projekts Darwin präsentiert, blieb nur Nitra in der Slowakei im Rennen.

(144) Drittens hat die Tatsache, dass die mexikanische Alternative, wie die Kommission in Erwägungsgrund 181 des Einleitungsbeschlusses erwähnt, erhebliche Verzögerungen zu haben schien, zu Zweifeln an der Glaubwürdigkeit Mexikos als echter Alternative beigetragen. Die Kommission akzeptiert die in Erwägungsgrund 68 dieses Beschlusses ausgeführte Auffassung der slowakischen Behörden, dass der spätere Produktionsbeginn in Betracht gezogen wurde, als Puebla und die Slowakei auf der Sitzung des Globalisierungsforums am 10. Juli qualitativ und quantitativ miteinander verglichen wurden. Der spätere Produktionsbeginn wurde separat mit einem Nettogegenwartswerteffekt von zwischen [80–130] Mio. GBP oder [96–156] Mio. EUR bei einer sechsmonatigen Verzögerung und [110–180] Mio. GBP oder [132–216] Mio. EUR bei einer neunmonatigen Verzögerung quantifiziert. Dieses Risiko und die damit verbundenen finanziellen Auswirkungen fanden im Oktober/November 2015 auch in den aktualisierten Zahlen des Geschäftsplans ausdrücklich ihren Niederschlag.

(145) Daher kommt die Kommission zum Schluss, dass H[…] bei der endgültigen Bestätigung der Standortentscheidung eine echte und plausible Alternative zu Nitra war und daher als glaubwürdiges kontrafaktisches Szenario im Sinne von Nummer 68 der Regionalbeihilfeleitlinien gelten kann.

*Strategische Überlegungen*

(146) Nitra war im Vergleich zu H[…] zum Zeitpunkt der endgültigen Entscheidung im November 2015 mit einem erheblichen Nachteil beim Nettogegenwartswert verbunden. Die Differenz des Nettogegenwartswerts wurde von JLR auf 344 Mio. GBP oder 413 Mio. EUR berechnet. Das spezifische Risiko aus einer erwarteten sechs- bis neunmonatigen Verzögerung bei der Umsetzung der Investition in Puebla war nicht in die Analyse des Nettogegenwartswerts einbezogen worden; es wurde auf einen Betrag von zwischen [80–130] Mio. GBP oder [96–156] Mio. EUR und [110–180] Mio. GBP oder [132–216] Mio. EUR (Gegenwartswert) geschätzt. Die verbleibende Differenz des Nettogegenwartswerts, die zwischen [164–234] Mio. GBP oder [197–281] Mio. EUR und [214–264] Mio. GBP oder [257–317] Mio. EUR liegt, wird nur zum Teil — zwischen 33 % und 43 % —

durch die angemeldete Beihilfe abgedeckt. Die angemeldete staatliche Beihilfe in Höhe von 108 Mio. GBP oder 130 Mio. EUR wurde von JLR mit einem Kapitalkostensatz von […] % abgezinst, was dem in der Unternehmensplanung von JLR verwendeten Satz entsprach. Bei einer Projektlaufzeit von 20 Jahren schätze JLR die staatliche Beihilfe daher auf 76 Mio. GBP oder 91 Mio. EUR. Als Ergebnis der Präsentation vor dem Vorstand am 18. November 2015 spielten jedoch zahlreiche andere qualitative Faktoren eine Rolle im Entscheidungsfindungsprozess. Die Existenz und Bedeutung dieser Faktoren, die bereits zur Zeit des Standortbesuchs in Puebla im Juni 2015 und beim Globalisierungsforum am 10. Juli 2015 diskutiert und analysiert worden waren, wurden erneut bestätigt.

(147) Die Tatsache, dass Nitra trotz der Beihilfe im Vergleich zu H[…] immer noch einen erheblichen Nachteil hinsichtlich des Nettogegenwartswerts aufwies, warf mehrere Fragen auf, die für die Prüfung des Anreizeffekts und der Verhältnismäßigkeit der Beihilfe von Relevanz sind: a) Könnten die strategischen Faktoren allein in der Lage sein, das Gleichgewicht zwischen Mexiko und der Slowakei zu beeinflussen? b) Warum war die Beihilfe ausreichend, um die Standortentscheidung von Mexiko auf die Slowakei zu verschieben? c) War der volle Beihilfebetrag erforderlich, um das Gleichgewicht zwischen Mexiko und der Slowakei zu kippen? Fragen a) und b) sind Teil der Prüfung des Anreizeffekts, während Frage c) in der Verhältnismäßigkeitsbewertung dieses Beschlusses geprüft wird.

(148) Die Kommission prüft zunächst, ob die strategischen Faktoren allein in der Lage sein könnten, die Waage zugunsten der Slowakei ausschlagen zu lassen. Zu den wichtigsten Bewertungsgesichtspunkten gehören, wie im Protokoll der Sitzung des Globalisierungsforums vom 10. Juli 2015 genannt, die Nähe zu einem Automobilcluster, grundlegende Aspekte des Standorts, die Verfügbarkeit von Arbeitskräften, die Zeitplanung, Betriebskosten, der Sofortkapitalbedarf und die Bereitstellbarkeit. Die beim Globalisierungsforum anwesenden Mitglieder des geschäftsführenden Vorstands legten besonderen Wert auf die Bedeutung der Zeitplanung, die Entfernung vom Hauptsitz von JLR und das höhere Risiko eines mit einem Standort in Mexiko verbundenen Imageschadens. Andere Faktoren schließen das Risiko von Naturkatastrophen, politischer Stabilität, Regierungseffizienz, Korruptionsrisiken und eine Investition in der Union als Absicherung gegen den Brexit ein. Die Auswirkungen des verzögerten Produktionsbeginns in Mexiko wurden separat quantifiziert. Mit Ausnahme einiger Währungsabsicherungseffekte tendierten die qualitativen Faktoren dazu, die Investitionen in der Slowakei gegenüber einem Engagement Mexiko zu begünstigen.

(149) Die slowakischen Behörden haben Belege vorgelegt und führen an, dass die slowakische Beihilfe erforderlich gewesen sei, um die Standortwahl zum Vorteil der Slowakei gegenüber Mexiko zu beeinflussen, und dass die qualitativen Vorteile von Nitra gegenüber H[…] für einen Vorzug bei der Standortwahl nicht ausreichend gewesen seien.

(150) Der Standortbesuch in Puebla am 16. Juni 2015 gewährte weitere Einsicht in eine Reihe von strategischen Faktoren, die eine wichtige Rolle für die auf dem Globalisierungsforum vom 10. Juli 2015 zu treffende Standortempfehlung spielen sollten. Das Informationspaket für diesen Besuch zeigt, dass die rechtzeitige Bereitstellung ein Risiko sowohl für Mittel- und Osteuropa als auch für Mexiko darstellte. Es bestanden weitere strategische Faktoren und Risiken hinsichtlich des mexikanischen Standorts, die als Teil des Standortbesuchs weiter untersucht werden mussten. Das Protokoll des Besuchs identifiziert eine Liste von verbleibenden Bedenken vor allem im Zusammenhang mit der Sättigung an Originalgeräteherstellern (OEM), namentlich, ob es Platz für einen dritten OEM gibt, und wenn ja, wie JLR in ein Land passen würde, das Jahrzehnte lang von Volkswagen dominiert wurde, außerdem im Zusammenhang mit der Hafennähe, der Sicherheit, der Korruption, der kulturellen Unterschiede, der Entfernung von der operativen Basis und dem Risiko von Naturkatastrophen. Das Protokoll zeigt aber auch, dass der Standortbesuch einige der Faktoren, die zunächst ernsthaften Bedenken ausgelöst hatten, positiv bestätigt hat. Es konnte versichert werden, dass der in Aussicht genommene Standort in Puebla nur ein geringes Risiko für Naturkatastrophen aufweist. Das Team von Puebla machte außerdem einen positiven Eindruck auf die Vertreter von JLR.

(151) Die slowakischen Behörden verwiesen im Besonderen auf das Protokoll der Sitzung des Globalisierungsforums am 10. Juli 2015. In einer „sehr knapp ausgefallenen" Bewertung akzeptierte das Globalisierungsforum, dass die Differenz zwischen dem Nettogegenwartswert der Slowakei und dem von Mexiko von qualitativen Überlegungen abgedeckt werde, jedoch erst nach Berücksichtigung der staatlichen Beihilfe. Das Protokoll weist ausdrücklich darauf hin, dass „die Entscheidung […] sehr knapp [war], mit besonderen Bedenken, weil der Nettogegenwartswert des slowakischen Standorts deutlich niedriger als der des mexikanischen Standorts ist und darüber hinaus der Nettogegenwartswert des slowakischen Standorts von einem Zuschussangebot abhängig ist, das auf einem nach Unionsrecht maximal zulässigen Niveau liegt". Zur gleichen Zeit „wurde darauf hingewiesen, dass das Projekt den Eindruck gemacht hat, dass die Regierung der Slowakei über die Kapazität verfügt und bereit ist, ihre Entscheidung vor der Europäischen Kommission zu verteidigen. Es wurde auch festgestellt, dass die Slowakei schlüssige Argumente vortragen kann, warum eine Genehmigung erfolgen solle". Angesichts der im Zusammenhang mit dem mexikanischen Standort identifizierten Risiken und erst nach der Prüfung der slowakischen Beihilfe wurde Nitra im Juli 2015 als empfohlener Standort akzeptiert. Die Kommission stellt fest, dass die Notwendigkeit staatlicher Beihilfen bereits früher, während des Prozesses der Machbarkeitsanalyse festgestellt worden ist. So wurde z. B. in der Präsentation auf der JLR-Vorstandssitzung am 21. Mai 2015 erwähnt, dass „das Management sämtliche Möglichkeiten ausschöpfen [wird], staatliche Anreize in Mittel- und Osteuropa zu sichern, um den finanziellen Vorteil von Mexiko zu kompensieren".

(152) Das Protokoll der Vorstandssitzung von Tata Motors vom 18. September 2015 besagt, dass „die überarbeitete staatliche Beihilfe von insgesamt [150–200] Mio. GBP ([36]) als Direktzahlung unter Berücksichtigung von Qualitäts- und Risikoelementen ausreiche, um Nitra gegenüber Mexiko weiter voranzubringen. Auf der Grundlage der staatlichen Finanzbeihilfe wurde die Investitionsvereinbarung mit der Slowakei ausgehandelt, um Ende September 2015 unterzeichnet zu werden und eine neue juristische Person zu gründen".

(153) Die Präsentation auf der Vorstandssitzung am 18. November 2015 bezieht sich ausdrücklich auf die Existenz der auf dem Globalisierungsforum am 10. Juli 2015 diskutierten und Anfang August 2015 von den Vorständen von JLR und Tata Motors ratifizierten qualitativen Faktoren. Die verbleibende Differenz im Nettogegenwartswert wird nach Berücksichtigung der quantifizierten Auswirkung der Zeitverzögerung der mexikanischen Alternative und der staatlichen Beihilfen „durch andere qualitative Faktoren ausgeglichen, wie vom Unternehmensvorstand vereinbart wurde […]".

(154) Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass bezüglich Erwägungsgrund 147 Buchstabe a die strategischen Überlegungen nur dazu ausreichen, die verbleibende Differenz des Cashflows zwischen Nitra und H […] auszugleichen, nachdem der Nettogegenwartswert der slowakischen staatlichen Beihilfe und der Einfluss der verzögerten Umsetzung in Mexiko in den Nettogegenwartswert einberechnet worden waren. Die Kommission schließt daher aus, dass strategische Überlegungen allein die gesamte Lücke im Nettogegenwartswert zwischen Nitra und H[…] hätten überbrücken können.

(155) Hinsichtlich Erwägungsgrund 147 Buchstabe b, auf den in Erwägungsgrund 172 des Einleitungsbeschlusses hingewiesen wurde, prüfte die Kommission den Nettogegenwartswert, wie er im November 2015 durch den JLR-Vorstand genehmigt wurde. Die in Erwägungsgrund 146 erwähnte staatliche Beihilfe in Höhe von 76 Mio. GBP (91 Mio. EUR) könnte unter Berücksichtigung der Quantifizierung der erwarteten Verzögerung in Mexiko zwischen 33 % und 43 % der Differenz zwischen den Nettogegenwartswerten abdecken. Aus den Unterlagen zur Entscheidungsfindung geht hervor, dass der volle und maximale Beihilfebetrag während des gesamten Entscheidungsprozesses zugrunde gelegt wurde. Die Entscheidungsträger sahen sich nach Berücksichtigung des maximalen Beihilfebetrags mit einer verbleibenden Differenz des Cashflows konfrontiert und bewerteten, ob diese Differenz angesichts anderer nicht quantifizierbarer Überlegungen akzeptabel sei. Nach eingehender Diskussion in der Sitzung vom 10. Juli 2015 stimmte das Globalisierungsforum schließlich zu, die verbleibende Differenz zu akzeptieren. Es wurde allerdings in das Protokoll der Sitzung aufgenommen, dass auch unter Berücksichtigung des Maximalbetrags der in der Slowakei erzielbaren staatlichen Beihilfe, die Entscheidung zugunsten von Nitra gegenüber H[…] sehr knapp gewesen sei. Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass andere Faktoren, wie qualitative Faktoren und Risikofaktoren, eine Rolle bei der Entscheidungsfindung gespielt haben und dies erklärt, warum die Differenz bezüglich des Cashflows akzeptiert werden konnte.

*Schlussfolgerungen zum Anreizeffekt*

(156) Die Kommission kommt zu dem Schluss, dass die Beihilfe eindeutig einen Anreiz, die geplante Investition in Nitra statt in H […] zu tätigen, geschaffen hat, da sie in Verbindung mit strategischen Erwägungen die mit dem Bau der Anlage in Nitra verbundenen Nettokostennachteile ausgleicht. Es besteht daher der im Sinne von Abschnitt 3.5 der Regionalbeihilfeleitlinien erforderliche Anreizeffekt.

6.4.4.4. Verhältnismäßigkeit des Beihilfebetrags

(157) Die Kommission hat die Verhältnismäßigkeit des Beihilfepakets zu beurteilen. Nach Abschnitt 3.6 der Regionalbeihilfeleitlinien muss die Höhe der Beihilfe einen Verhältnismäßigkeitstest bestehen, der sich aus zwei Teilen zusammensetzt. Zunächst muss die Beihilfe auf das Minimum beschränkt sein, um die zusätzliche Investition oder Tätigkeit in der betreffenden Region anzuregen. Darüber hinaus wird die Beihilfehöchstintensität als Obergrenze für den Nettomehrkostenansatz verwendet, da die Kommission für Investitionshilfen diese Beihilfehöchstintensität anwendet.

(158) Nach Nummer 78 der Regionalbeihilfeleitlinien gelten angemeldete Einzelbeihilfen generell als auf das erforderliche Minimum beschränkt, wenn der Beihilfebetrag den Nettomehrkosten entspricht, die bei der Durchführung der Investition in dem betreffenden Gebiet im Vergleich zur kontrafaktischen Fallkonstellation ohne staatliche Beihilfe anfallen. Nach Nummer 80 der Regionalbeihilfeleitlinien darf die Beihilfe in Szenario-2-Situationen, d. h. bei Standortanreizen, die Differenz zwischen dem Nettogegenwartswert der Investition im Zielgebiet und dem Nettogegenwartswert der Investition in den alternativen Standort unter Berücksichtigung aller relevanten Kosten und Nutzen nicht überschreiten.

([36]) Nennwert [180–240] Mio. EUR.

(159) Der entsprechende Nettogegenwartswert, der bei der Prüfung der Verhältnismäßigkeit der angemeldeten Beihilfe in einer Höhe von 129 812 750 EUR (Nennwert) zu berücksichtigen ist, bezieht sich auf den reduzierten Umfang des Vorhabens von 150 000 Fahrzeugen pro Jahr. Der Nettogegenwartswert wurde im Oktober/November 2015 JLR-Vorstand genehmigt. Die Differenz des Nettogegenwartswerts betrug vor Berücksichtigung der verzögerten Umsetzung der Investition in Mexiko 344 Mio. GBP oder 413 Mio. EUR. Jeglicher Beihilfebetrag über 413 Mio. EUR wäre unverhältnismäßig. Im Einleitungsbeschluss verwies die Kommission insbesondere auf mögliche Infrastrukturhilfen und die Befreiung von der ALF-Abgabe, die zum angemeldeten Beihilfebetrag addiert zu einem Gesamtbeihilfebetrag von mehr als dem zulässigen Höchstbetrag hätte führen können.

(160) Im Sinne von Erwägungsgrund 113 betrachtet die Kommission den Verkauf von NSP-Gelände, die Bereitstellung damit verbundener infrastruktureller Erschließung oder die Befreiung von der ALF-Abgabe nicht als Beihilfemaßnahmen zugunsten von JLR. Die Beurteilung der Verhältnismäßigkeit wird daher auf den angemeldeten Beihilfebetrag begrenzt.

(161) Die Slowakei hat die erforderlichen Unterlagen vorgelegt und auf deren Grundlage nachgewiesen, dass der erste Teil der Verhältnismäßigkeitsprüfung erfüllt ist, da die angemeldete Beihilfe die Differenz zwischen den Nettogegenwartswerten zwischen Nitra und H[…] von 344 Mio. GBP bzw. 413 Mio. EUR nicht übersteigt. Der Nennwert des Beihilfebetrags beträgt unter Verwendung des Abzinsungssatzes von JLR von […] % 108 Mio. GBP bzw. 130 Mio. EUR, dargestellt als Gegenwartswert 76 Mio. GBP bzw. 91 Mio. EUR.

(162) Die Kommission stellt fest, dass Nitra selbst bei Gewährung der Beihilfe weiterhin einen Nachteil von 268 Mio. GBP bzw. 322 Mio. EUR (Nettogegenwartswert) aufweist. Die Analyse des Anreizeffekts belegt, dass der verbleibende Nachteil beim Nettogegenwartswert für JLR aufgrund der erwarteten Verzögerung bei der Umsetzung in Mexiko, anderer Risiken und von Qualitätsfaktoren akzeptabel war. Diese Faktoren wurden auf der Sitzung des Globalisierungsforums am 10. Juli 2015 ausführlich diskutiert und die Ergebnisse der Risikoanalyse wurden während der Präsentation auf der Vorstandssitzung von JLR im November 2015 bestätigt; auf der Sitzung wurde ausdrücklich Bezug genommen auf das politische/geschäftliche Umfeld, wirtschaftliche Faktoren, die Entfernung vom JLR-Hauptsitz, das Risiko von Naturkatastrophen und die Möglichkeit des Abschlusses eines Freihandelsabkommens zwischen der EU und den Vereinigten Staaten. Auf der Grundlage dieser Risikoanalyse wurde beschlossen, Nitra als bevorzugten Standort zu bestätigen.

(163) Da die Obergrenze, die sich aus dem Nettomehrkostenansatz ergibt, nicht überschritten wird, ist die Kommission der Auffassung, dass die Beihilfe mit dem ersten Teil des Verhältnismäßigkeitstests im Einklang steht.

(164) Hinsichtlich des zweiten Teils der Verhältnismäßigkeitsprüfung wendet die Kommission zusätzlich zum Nettomehrkostenansatz auch Beihilfehöchstintensitäten an, die in Anwendung von Nummer 20 Buchstabe c der Regionalbeihilfeleitlinien für große Investitionsvorhaben angepasst wurden.

(165) Im Einleitungsbeschluss stellte die Kommission fest, dass der angemeldete Beihilfebetrag von 129 812 750 EUR (Nennwert) und 125 046 543 EUR (Gegenwartswert) auf der Basis einer beihilfefähigen Investition von 1 369 295 298 EUR (Gegenwartswert) zu einer Beihilfeintensität von 9,13 % führt, was dem Anschein nach unter der maximalen abgesenkten zulässigen Beihilfeintensität von 9,24 % für Investitionen in der Region Nitra liegt, wobei die Obergrenze für zulässige Regionalbeihilfen 25 % beträgt. Die Kommission stellt ferner fest, dass die beihilfefähigen Kosten den Anforderungen von Abschnitt 3.6.1.1 der Regionalbeihilfeleitlinien entsprechen, was für die Bewertung der beihilfefähigen Kostenbasis relevant ist.

(166) In den Abschnitten 3.6.1.1 und 3.6.1.2 der Regionalbeihilfeleitlinien wird erklärt, welche Investitionskosten als beihilfefähige Kosten berücksichtigt werden können. In diesem Fall gilt Abschnitt 3.6.1.1, da die beihilfefähigen Kosten für die vorgeschlagene Investitionsbeihilfe auf der Grundlage der Investitionskosten berechnet werden. Die Kommission stellt fest, dass die beihilfefähigen Kosten im Einklang mit den Bestimmungen dieser Abschnitte festgelegt werden, da die erworbenen Vermögenswerte neu sein werden, es sich bei der Investition um eine Erstinvestition in der Form einer neuen Niederlassung handelt, keine Leasingkosten berücksichtigt werden und die immateriellen Vermögenswerte etwa […] % der gesamten beihilfefähigen Kosten ausmachen, was die zulässige Obergrenze von 50 % nicht überschreitet. Die Slowakei bestätigt, dass alle anderen Bedingungen, die für immaterielle Vermögenswerte gelten, eingehalten werden.

(167) Im Einleitungsbeschluss kam die Kommission zu dem Schluss, dass der angemeldete Beihilfebetrag gekürzt werden würde, sollte sich die „Ausgabenüberschreitung" in Höhe von [60–85] Mio. GBP oder [72–102] Mio. EUR als nicht beihilfefähig erweisen.

(168) In Erwägungsgrund 119 dieses Beschlusses geht die Kommission davon aus, dass sich die beihilfefähige Investition auf 1 460 620 591 EUR beläuft. Die angemeldete Beihilfe bleibt daher unter der maximalen abgesenkten zulässigen Beihilfeintensität von 9,24 %. Daher wird die in Nummer 83 der Regionalbeihilfeleitlinien festgelegte Doppelobergrenze aus der Kombination des Nettomehrkostenansatzes, d. h. einer Beihilfe beschränkt auf das erforderliche Minimum, kombiniert mit der zulässigen Obergrenze eingehalten. Die Kommission hält daher den angemeldeten Beihilfebetrag für verhältnismäßig.

6.4.4.5. Schlussfolgerung hinsichtlich der Einhaltung der Mindestanforderungen

(169) Im Einklang mit der in den Erwägungsgründen 120 bis 168 dieses Beschlusses angeführten Prüfung kann der Schluss gezogen werden, dass die Mindestanforderungen der Abschnitte 3.2 bis 3.6 der Regionalbeihilfeleitlinien erfüllt sind.

6.4.5. *Vermeidung übermäßig negativer Auswirkungen auf Wettbewerb und Handel*

(170) Die Kommission erwähnte in Abschnitt 3.3.4.2 des Einleitungsbeschlusses, dass die angemeldete Beihilfe keine übermäßig negativen Auswirkungen auf den Wettbewerb durch Erhöhung oder Aufrechterhaltung von Marktmacht oder den Aufbau übermäßiger Kapazitäten in einem rückläufigen Markt hat. Die Kommission bestätigt ihre Schlussfolgerung für die Zwecke dieses Beschlusses.

(171) Allerdings können die standortspezifischen Auswirkungen von Regionalbeihilfen dennoch den Handel verzerren. In Abschnitt 3.7.2 der Regionalbeihilfeleitlinien ist eine Reihe von Umständen aufgelistet, unter denen die negativen Auswirkungen einer Beihilfe deutlich stärker ins Gewicht fallen als ihre positiven Auswirkungen, sodass die Regionalbeihilfe unzulässig ist.

6.4.5.1. Deutliche negative Auswirkung auf den Handel: Die angepasste Beihilfehöchstgrenze wird überschritten

(172) Nach Nummer 119 der Regionalbeihilfeleitlinien würde eine deutliche negative Auswirkung existieren, wenn der vorgeschlagene Beihilfebetrag im Verhältnis zu den beihilfefähigen Standardinvestitionskosten ([37]) die zulässige angepasste Beihilfeintensität für ein Vorhaben einer bestimmten Größe überschreitet, berücksichtigt man dabei die erforderliche „progressive Absenkung“ ([38]).

(173) Da laut Erwägungsgrund 113 dieses Beschlusses JLR neben der angemeldeten Beihilfe keine weiteren Beihilfen erhält, und Erwägungsgrund 168 besagt, dass die zulässige angepasste Obergrenze für Regionalbeihilfen nicht überschritten wird, gibt es keine deutliche Auswirkung auf den Handel im Sinne von Nummer 119 der Regionalbeihilfeleitlinien.

6.4.5.2. Deutliche negative Auswirkung: Kohäsionsabträgliche Wirkung

(174) Nummer 121 der Regionalbeihilfeleitlinien besagt, dass, wäre die Investition ohne Beihilfe in ein Gebiet geflossen, in dem Regionalbeihilfen mit einer höheren oder derselben Höchstintensität wie im Zielgebiet zulässig sind (Szenario 2 — Standortentscheidung), dies eine negative Auswirkung darstellen würde, die kaum durch positive Auswirkungen aufgewogen werden kann, da sie dem Kohäsionszweck einer Regionalbeihilfe zuwiderläuft.

(175) Nach Auffassung der Kommission gilt die Bestimmung für eine Situation des Szenarios 2, in der sich beide alternativen Standorte im Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) befinden. Der polnische Standort in Jawor, der bis zum 10. Juli 2015 in die Standortwahl einbezogen war, liegt in einer Region mit derselben zulässigen Beihilfeintensität wie Nitra. ([39])

(176) Wie im Einleitungsbeschluss dargelegt weisen interne Dokumente von JLR darauf hin, dass eine Investition in Jawor in Vergleich mit der Slowakei und ohne die durch die Slowakei angebotenen Anreize hätte kostengünstiger sein können.

([37]) Die standardisierten beihilfefähigen Kosten für Investitionsvorhaben durch große Unternehmen sind in den Abschnitten 3.6.1.1 und 3.6.1.2 der Regionalbeihilfeleitlinien beschrieben.
([38]) Siehe Nummern 86 und 20 Buchstabe c der Regionalbeihilfeleitlinien.
([39]) SA.37485 — Fördergebietskarte für Polen (ABl. C 210 vom 4.7.2014, S. 1).

(177) Auf der Sitzung des Globalisierungsforums vom 10. Juli 2015 wurde eine Zwei-Stufen-Analyse vorgestellt, zunächst mit einer Standortwahl zwischen Jawor und Nitra und in einem zweiten Schritt mit der Standortwahl zwischen Nitra und Mexiko. Jawor wäre kostengünstiger gewesen, doch stellt JLR eine Reihe von Nachteilen für diesen Standort hinsichtlich grundlegender Standortaspekte, der Zeitplanung, des Sofortkapitalbedarfs und der Bereitstellbarkeit fest. Der polnische Standort erhielt eine „Red Flag" aufgrund grundlegender Standortaspekte, da er auf landwirtschaftlich genutztem Gelände liegt, das noch einer Änderung im Flächennutzungsplan bedarf, und, wie von JLR erläutert, da das Gelände von Jawor von einer Straße in zwei Teile getrennt wird und schließlich wegen der Bereitstellbarkeit und ausdrücklichen Zweifeln an den Bereitstellungskapazitäten für […]. Im Sitzungsprotokoll wird festgehalten, dass die Mitglieder des geschäftsführenden Vorstands der Empfehlung zustimmten, den polnischen Standort der vorgetragenen Gründe wegen zurückzustellen. Der polnische Standort wurde von JLR wegen dieser „Red Flags" nicht als praktikable Alternative in Betracht gezogen

(178) Die Kommission hat keine Anhaltspunkte gefunden, die die Untauglichkeit von Jawor aus den von JLR genannten Gründen infrage stellen würden, und stellt fest, dass kein Dritter zu den betreffenden Fragen Stellung genommen hat. Darüber hinaus wurde, wie in Abschnitt 6.4.4.3 dieser Entscheidung erläutert, der Standort in Mexiko als alternativer Standort der Investition für den Fall festgelegt, dass die staatliche Beihilfe nicht gewährt worden wäre. Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass die Beihilfe im Sinne von Nummer 121 der Regionalbeihilfeleitlinien keine gegenseitigen Auswirkungen auf die Kohäsion zum Nachteil von Jawor hat.

6.4.5.3. Deutliche negative Auswirkung: Einstellung von Tätigkeiten oder Verlagerung

(179) Nach Nummer 122 der Regionalbeihilfeleitlinien stellt es eine negative, kaum von positiven Effekten kompensierbare Auswirkung dar, wenn der Beihilfeempfänger konkrete Pläne hat, dieselbe oder eine ähnliche Tätigkeit in einer anderen Region des EWR einzustellen oder diese tatsächlich einstellt, und diese Tätigkeit in das Zielgebiet verlagert, sollte ein Kausalzusammenhang zwischen der Beihilfe und der Verlagerung bestehen.

(180) Ausgehend von einer Bestätigung der slowakischen Behörden, dass JLR die gleiche oder ähnliche Tätigkeit im EWR in den zwei Jahren vor dem Beihilfeantrag nicht eingestellt hatte und auch keine konkreten Pläne hatte, dies innerhalb von zwei Jahren nach Abschluss der Investition zu tun, hat die Kommission im Einleitungsbeschluss festgestellt, dass die staatliche Beihilfe nicht zur Schließung oder zur Verlagerung von Tätigkeiten führt.

(181) Mehrere Presseartikel vom April 2018 berichteten jedoch von einem Stellenabbau von etwa 1 000 Arbeitsplätzen in demselben oder in einem ähnlichen Tätigkeitsbereich im Vereinigten Königreich.

(182) Die slowakischen Behörden erklärten, dass der Stellenabbau nichts mit der Entscheidung zur Investition in Nitra zu tun habe. Sie bestätigten, gestützt auf authentische Belege, dass JLR zum Zeitpunkt des Beihilfeantrags in der Slowakei keine konkreten Pläne für einen Stellenabbau in seinem Werk im Vereinigten Königreich oder in anderen Werken gehabt habe. Die slowakischen Behörden übermittelten auch die Kopie einer „Sicherheitsvereinbarung" mit den Gewerkschaften, die die britischen Arbeitnehmer von JLR vertreten, und die von JLR am 30. April 2016 unterzeichnet wurde. Die Sicherheitsvereinbarung beschrieb den Zyklusplan, d. h. die Zahl der Fahrzeuge, die im Werk im Vereinigten Königreich produziert werden sollten. Die slowakischen Behörden erklärten, dass JLR und die Gewerkschaften des Vereinigten Königreichs 2016 schriftlich vereinbart hätten, dass die Investition in der Slowakei, die die Produktion des Modells […] des Werkes Solihull übernehmen würde, weder die Verlagerung von Arbeitsplätzen im Vereinigten Königreich noch die Schließung von Kapazitäten im Vereinigten Königreich erforderlich mache. Die Sicherheitsvereinbarung legt auch die Umstände fest, unter denen ein Abbau von Arbeitsplätzen im Vereinigten Königreich erforderlich wäre, und die Maßnahmen, die als Reaktion darauf ergriffen würden, aber diese Umstände wurden als „größere wirtschaftliche Veränderungen, wie ein weiterer weltweiter Abschwung, der die Nachfrage reduziert oder anderweitig den zuvor vereinbarten Zyklusplan beeinflusst" bezeichnet.

(183) Die Verlagerung der Produktion des Fahrzeugmodells […] von Solihull nach Nitra war bereits zum Zeitpunkt des Beihilfeantrags bekannt, doch plane JLR die Gesamtproduktionsleistung zu erhöhen und Solihull in die Lage zu versetzen der Nachfrage nach anderen Fahrzeugmodellen, insbesondere […] und […] mit wachsenden Produktionszahlen zu begegnen. Die Pläne deuteten darauf hin, dass die Produktionskapazität des Modells […] in Castle Bromwich gleichbleiben würde.

(184) Wie die slowakischen Behörden unter Berufung auf öffentlich zugängliche Informationen erklärten, waren die im Jahr 2018 angekündigten Stellenstreichungen das Ergebnis eines Rückgangs der Nachfrage nach Dieselfahrzeugen, der zum Teil auf die britische Dieselsteuerpolitik und die Unsicherheiten im Zusammenhang mit dem Brexit zurückzuführen ist. JLR beschloss […], was direkte Auswirkung auf die Kapazität von Solihull hat. Diese Faktoren stehen in keinerlei Zusammenhang mit den Investitionen von JLR in der Slowakei und traten Jahre nach der Investitionsentscheidung von JLR für den Bau eines Werks in Nitra auf.

(185) Daher bestätigt die Kommission ihre Schlussfolgerung, dass es keinen ursächlichen Zusammenhang zwischen den slowakischen Beihilfemaßnahmen und der Einstellung von Tätigkeiten im Vereinigten Königreich gibt.

6.4.5.4. Schlussfolgerungen über die Existenz deutlicher negativer Auswirkungen auf Wettbewerb und Handel

(186) Aufgrund der Bewertung in den Erwägungsgründen 170 bis 185 dieses Beschlusses kann festgestellt werden, dass die Beihilfe keine deutlichen negativen Auswirkungen auf Wettbewerb und Handel im Sinne von Abschnitt 3.7.2 der Regionalbeihilfeleitlinien hat.

6.4.6. *Abwägung der positiven und negativen Auswirkungen der Beihilfe*

(187) In Nummer 112 der Regionalbeihilfeleitlinien wird festgelegt, dass staatliche Beihilfen als mit dem Binnenmarkt vereinbar gelten können, wenn ihre negativen Auswirkungen — beihilfebedingte Wettbewerbsverzerrung und Beeinträchtigungen des Handels zwischen den Mitgliedstaaten — begrenzt sind und durch ihre positiven Auswirkungen — ihren Beitrag zu dem Ziel von gemeinsamem Interesse — überwogen werden. Unter bestimmten Umständen, in denen die negativen die positiven Auswirkungen überwiegen, kann die Beihilfe als nicht vereinbar mit dem Binnenmarkt gelten.

(188) Die Prüfung der Mindestanforderungen durch die Kommission ergab, dass die Beihilfe angemessen ist, dass das vorgestellte kontrafaktische Szenario plausibel und realistisch ist, dass die Beihilfe einen Anreizeffekt hat und dass sie auf den Betrag beschränkt ist, der erforderlich ist, um die Standortentscheidung von JLR zu beeinflussen. Durch die Ansiedlung der Investition im Fördergebiet trägt die Beihilfe zur regionalen Entwicklung der Region Nitra bei. Die Prüfung ergab auch, dass die Beihilfe keine deutlichen negativen Auswirkungen hat, da sie weder zur Schaffung oder Aufrechterhaltung von Überkapazitäten auf einem in absoluten Zahlen schrumpfenden Markt führt, noch übermäßige Auswirkungen auf den Handel hat und außerdem die geltende Obergrenze für Regionalbeihilfen einhält, keinen der Kohäsion abträglichen Effekt hat und nicht ursächlich für die Schließung von Tätigkeiten an anderer Stelle und ihre Verlagerung nach Nitra ist. Darüber hinaus führt die Beihilfe nicht zwangsläufig zu einem Verstoß gegen EU-Recht ([40]).

(189) Unerwünschte negative Auswirkungen auf den Wettbewerb, die in der verbleibenden Bilanzierung zu berücksichtigen wären, sind in den Nummern 114, 115 und 132 der Regionalbeihilfeleitlinien aufgeführt und betreffen die Schaffung oder die Stärkung einer dominanten Marktposition oder die Schaffung oder Stärkung von Überkapazitäten auf einem Markt mit unterdurchschnittlichem Wachstum, selbst wenn der Markt nicht in absoluten Zahlen schrumpft.

(190) Die Kommission ist in Übereinstimmung mit ihrer Analyse im Einleitungsbeschluss, die sie in diesem Beschluss bestätigt, der Auffassung, dass die Beihilfe weder zu einer marktbeherrschenden Stellung des Beihilfeempfängers auf dem relevanten sachlichen und räumlichen Markt führt oder eine solche stärkt, noch zur Schaffung von Überkapazitäten auf einem Markt mit unterdurchschnittlichem Wachstum führt. Daher kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Beihilfe nur begrenzte negative Auswirkungen auf den Wettbewerb hat.

(191) Die Auswirkung der Beihilfe auf den Handel ist begrenzt, da die angepasste Obergrenze für Regionalbeihilfen eingehalten wird und die Maßnahme keinen negativen Effekt auf die Kohäsion und in Hinsicht auf Standortverlagerungen hat.

(192) Da die Beihilfe alle Mindestanforderungen erfüllt, keine deutlichen negativen Auswirkungen besitzt und die Analyse in den Erwägungsgründen 190 und 191 dieses Beschlusses zeigt, dass sie nur eingeschränkte negative Auswirkungen auf Wettbewerb und Handel hat, kommt die Kommission zum Schluss, dass die erheblichen positiven Auswirkungen der Beihilfe auf die regionale Entwicklung der Region Nitra, insbesondere die Auswirkung der im Einleitungsbeschluss genannten Investition auf die Beschäftigung und das Einkommen, die negativen Auswirkungen deutlich überwiegen.

6.5. **Transparenz**

(193) Im Hinblick auf Abschnitt II. 2 der Transparenzmitteilung der Kommission ([41]) haben die Mitgliedstaaten sicherzustellen, dass folgende Informationen auf nationaler oder regionaler Ebene auf einer ausführlichen Beihilfe-Website veröffentlicht werden: der volle Wortlaut der genehmigten Beihilferegelung oder des Beschlusses zur Gewährung der Einzelbeihilfe und ihrer Ausführungsbestimmungen oder ein entsprechender Link, der Name der

([40]) Nummer 28 der Regionalbeihilfeleitlinien.

([41]) Mitteilung der Kommission zur Änderung der Mitteilung der Kommission über die Leitlinien der EU für die Anwendung der Vorschriften über staatliche Beihilfen mit dem schnellen Breitbandausbau, über Leitlinien für Regionalbeihilfen 2014–2020, über staatliche Beihilfen für Filme und andere audiovisuelle Werke, über Leitlinien für staatliche Beihilfen zur Förderung von Risikofinanzierungen sowie über Leitlinien für staatliche Beihilfen für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften (ABl. C 198 vom 27.6.2014, S. 30).

Bewilligungsbehörde(n), der Name der einzelnen Beihilfeempfänger, die Form und der Betrag der jedem Beihilfeempfänger gewährten Beihilfe, der Tag der Gewährung, die Art des Unternehmens, die Region (auf NUTS-Ebene), in der der Beihilfeempfänger seinen Standort hat, sowie der Hauptwirtschaftszweig (auf Ebene der NACE-Codes), in dem der Beihilfeempfänger tätig ist. Die Veröffentlichung dieser Angaben muss nach Erlass der Entscheidung zur Gewährung der Beihilfe erfolgen, die Angaben müssen mindestens zehn Jahre lang aufbewahrt werden und ohne Einschränkungen öffentlich zugänglich sein. Die Mitgliedstaaten sind verpflichtet die in diesem Erwägungsgrund genannte Information mit Wirkung ab 1. Juli 2016 zu veröffentlichen.

(194) Im Einleitungsbeschluss stellte die Kommission fest, dass die Slowakei bestätigt hat, alle in Absatz II.2 der Transparenzmitteilung genannten Transparenzanforderungen zu erfüllen.

## 7. **SCHLUSSFOLGERUNG**

(195) Die Kommission kommt zu dem Schluss, dass die angemeldete regionale Investitionsbeihilfe zugunsten von Jaguar Land Rover Slovakia s.r.o. alle Voraussetzungen der Regionalbeihilfeleitlinien 2014–2020 erfüllt und daher gemäß Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe a AEUV als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden kann.

(196) Da die slowakischen Behörden ausnahmsweise zugestimmt haben, auf die Rechte aus Artikel 342 AEUV in Verbindung mit Artikel 3 der Verordnung Nr. 1 ([42]) zu verzichten und zuzulassen, dass der geplante Beschluss gemäß Artikel 297 AEUV in englischer Sprache erlassen und bekannt gegeben wird, ist dieser Beschluss in englischer Sprache anzunehmen —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

*Artikel 1*

Die von der Slowakei geplante Beihilfe für Jaguar Land Rover Slovakia s.r.o., die sich auf maximal 125 046 543 EUR (Gegenwartswert) beläuft, was einer Beihilfehöchstintensität von 9,13 % des Bruttobeihilfeäquivalents entspricht, ist nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe a des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union mit dem Binnenmarkt vereinbar.

Die Gewährung der Beihilfe wird daher genehmigt.

*Artikel 2*

Dieser Beschluss ist an die Slowakische Republik gerichtet.

Brüssel, den 4. Oktober 2018

*Für die Kommission*
Margrethe VESTAGER
*Mitglied der Kommission*

([42]) Verordnung Nr. 1 vom 15. April 1958 zur Regelung der Sprachenfrage für die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft (ABl. 17 vom 6.10.1958, S. 385/58).