

DECYZJA KOMISJI (UE) 2015/1966

z dnia 9 lipca 2014 r.

w sprawie planowanej przez Niemcy pomocy państwa SA.34118 (2012/C ex 2011/N) na rzecz Porsche Leipzig GmbH i Dr Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft*(notyfikowana jako dokument nr C(2014) 4075)***(Jedynie tekst w języku niemieckim jest autentyczny)****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 108 ust. 2,

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w szczególności jego art. 62 ust. 1 lit. a),

po wezwaniu zainteresowanych stron do przedstawienia uwag zgodnie z przywołanymi artykułami ⁽¹⁾ i uwzględniając otrzymane odpowiedzi,

a także mając na uwadze, co następuje:

1. PROCEDURA

- (1) Powiadomieniem elektronicznym zarejestrowanym w Komisji w dniu 20 grudnia 2011 r. (SANI 6554) Niemcy zgłosiły pomoc regionalną w rozumieniu wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej w latach 2007–2013 ⁽²⁾ (zwanymi dalej „wytycznymi w sprawie pomocy regionalnej”), która ma zostać przyznana Porsche Leipzig GmbH i Dr Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft na realizację projektu inwestycyjnego w Lipsku (Saksonia).
- (2) Pismem z dnia 11 lipca 2012 r. Komisja powiadomiła Niemcy o swojej decyzji z tego samego dnia w sprawie wszczęcia postępowania dotyczącego pomocy regionalnej dla projektu inwestycyjnego realizowanego przez Porsche Leipzig GmbH i Dr Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft (zwaną dalej „decyzją o wszczęciu postępowania”), zgodnie z art. 108 ust. 2 TFUE, w celu przeprowadzenia szczegółowej oceny na podstawie komunikatu Komisji w sprawie kryteriów dotyczących szczegółowej oceny pomocy regionalnej dla dużych projektów inwestycyjnych ⁽³⁾ (zwanymi dalej „kryteriami oceny”).
- (3) Decyzja Komisji w sprawie wszczęcia formalnego postępowania wyjaśniającego została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* w dniu 30 października 2012 r. ⁽⁴⁾. Komisja zwróciła się do zainteresowanych stron o przedstawienie uwag.
- (4) Pismem z dnia 31 października 2012 r. (2012/116806) Niemcy przekazały swoje uwagi oraz informacje niezbędne do przeprowadzenia szczegółowej oceny.
- (5) Pismem z dnia 17 grudnia 2012 r. (2012/135107) oraz e-mailem z dnia 4 lutego 2012 r. Komisja zwróciła się o dodatkowe informacje, które Niemcy przekazały pismami z dnia 25 stycznia 2013 r. (2013/008324) i z dnia 7 lutego 2013 r. (2013/013186).
- (6) Zainteresowane strony nie przedstawiły uwag.

2. OPIS ŚRODKA POMOCY**2.1. CEL ŚRODKA**

- (7) W celu wsparcia rozwoju regionalnego Niemcy zamierzają udzielić Porsche Leipzig GmbH i Dr Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft pomocy regionalnej w formie dotacji bezpośredniej oraz dotacji inwestycyjnej na produkcję nowego modelu samochodu. Projekt inwestycyjny ma zostać zrealizowany w Lipsku (Saksonia),

⁽¹⁾ Dz.U. C 333 z 30.10.2012, s. 17.⁽²⁾ Dz.U. C 54 z 4.3.2006, s. 13.⁽³⁾ Dz.U. C 223 z 16.9.2009, s. 3.⁽⁴⁾ Zob. przypis 1.

znajdującym się zgodnie z art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE na obszarze objętym pomocą, na którym od dnia 1 stycznia 2011 r. do dnia 30 czerwca 2014 r. pułap regionalnej pomocy inwestycyjnej wynosi 20 % (ekwiwalent dotacji brutto) ⁽⁵⁾.

2.2. BENEFICJENCI POMOCY

- (8) Beneficjentami pomocy są przedsiębiorstwa Porsche Leipzig GmbH (zwane dalej „Porsche Leipzig”) i Dr Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft (zwane dalej „Porsche AG”). Porsche Leipzig jest spółką zależną Porsche AG, która w dniu 1 sierpnia 2012 r. została w pełni przejęta przez Volkswagen Aktiengesellschaft i obecnie należy do koncernu Volkswagen.
- (9) Koncern Volkswagen produkuje zarówno małe samochody, jak i samochody luksusowe i pojazdy użytkowe. W 2013 r. w skład koncernu wchodziło 106 zakładów zlokalizowanych w 19 krajach europejskich i 8 krajach Ameryki, Azji i Afryki, zatrudniających łącznie 572 800 pracowników. W tym samym roku dostarczono klientom w 153 krajach łącznie 9,7 mln pojazdów. W ten sposób koncern osiągnął udział w światowym rynku samochodów osobowych na poziomie 12,8 % ⁽⁶⁾ oraz obrót w wysokości 197 mld EUR.
- (10) W 2013 r. Porsche AG zatrudniała 19 456 pracowników na całym świecie; łącznie dostarczono 162 145 nowych pojazdów. Łączny obrót wyniósł w 2013 r. 14,3 mld EUR.

2.3. PROJEKT INWESTYCYJNY

- (11) Projekt inwestycyjny rozpoczęto w kwietniu 2011 r., a jego zakończenie planowane jest na maj 2014 r.
- (12) Celem projektu inwestycyjnego jest rozbudowa istniejącego zakładu w Lipsku na potrzeby produkcji nowego modelu samochodu osobowego „Porsche Macan”. Model ten należy do kategorii samochodów sportowo-użytkowych (SUV)/model crossover, z segmentu kategorii B (średniej wielkości samochody osobowe/samochody osobowe klasy średniej) według klasyfikacji POLK, a według IHS Global Insight – segmentu SUV-D (standardowe samochody sportowo-użytkowe) ⁽⁷⁾.
- (13) Projekt ten obejmuje inwestycje w budynki, maszyny, instalacje i aktywa niematerialne. Przewidziane są prace konstrukcyjne i wyposażeniowe, a także wybudowanie lakierni na potrzeby produkcji nowego modelu. Istniejący zakład w Lipsku, w którym do tej pory przeprowadzany był tylko montaż końcowy pojazdów, w ramach projektu inwestycyjnego zostanie rozbudowany do kompleksowego zakładu produkcyjnego.
- (14) Celem jest osiągnięcie zdolności produkcyjnej na poziomie [40 000–100 000] (*) pojazdów rocznie. Technicznie możliwe byłoby osiągnięcie maksymalnej zdolności wynoszącej [40 000–100 000] pojazdów. W kontekście 235 dni roboczych odpowiada ona produkcji [...] pojazdów dziennie. Pełna zdolność produkcyjna powinna zostać osiągnięta w pierwszej połowie 2014 r.
- (15) Kwalifikowalne koszty inwestycyjne projektu wynoszą ogółem 550,08 mln EUR według wartości nominalnej. Wartość bieżąca ⁽⁸⁾ wynosi 521,56 mln EUR. W tabeli przedstawiono podział całkowitych kosztów kwalifikowalnych projektu na poszczególne lata i kategorie.

Kwalifikowalne koszty inwestycyjne (koszty nominalne w mln EUR)

Mln EUR (w zaokrągleniu)	2011	2012	2013	2014	Ogółem
Budynki	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Wyposażenie zewnętrzne	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽⁵⁾ Lipsk jest „regionem objętym efektem statystycznym”; zob. decyzja Komisji z dnia 8 listopada 2006 r. w sprawie pomocy państwa N 459/06 – Krajowa mapa pomocy regionalnej dla Niemiec na lata 2007–2013 (Dz.U. C 295 z 5.12.2006, s. 6). Na mocy odstępstwa przewidzianego w art. 107 ust. 3 lit. c) Lipsk kwalifikuje się do otrzymania pomocy regionalnej o maksymalnej intensywności wynoszącej 20 % w okresie od dnia 1 stycznia 2011 r. do dnia 30 czerwca 2014 r.

⁽⁶⁾ Niemcy potwierdziły, że przedstawione dane rynkowe obejmują wszystkie pojazdy wyprodukowane i sprzedane przez koncern Volkswagen, natomiast dane dotyczące udziału w rynku odnoszą się wyłącznie do samochodów osobowych.

⁽⁷⁾ POLK oraz IHS Global Insight to duże przedsiębiorstwa świadczące usługi w zakresie analizowania rynku pojazdów.

^(*) Informacja objęta tajemnicą handlową.

⁽⁸⁾ Wartości bieżące, o których mowa w niniejszej decyzji, zostały obliczone na podstawie obowiązującej w chwili zgłoszenia (grudzień 2011 r.) stopy bazowej wynoszącej 2,05 %, do której zgodnie z komunikatem Komisji w sprawie zmiany metody ustalania stóp referencyjnych i dyskontowych (Dz.U. C 14 z 19.1.2008, s. 6) należy dodać 100 punktów bazowych.

Mln EUR (w zaokrągleniu)	2011	2012	2013	2014	Ogółem
Maszyny/instalacje	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Aktywa niematerialne	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ogółem	[...]	[...]	[...]	[...]	550,08

- (16) Niemcy potwierdzają, że wniosek o pomoc będzie dotyczył wyłącznie nowych aktywów i że osoby trzecie będą mogły nabyć aktywa niematerialne po cenach rynkowych.

2.4. FINANSOWANIE PROJEKTU INWESTYCYJNEGO

- (17) Niemcy potwierdzają, że beneficjent pomocy wniesie niezawierający elementu pomocy państwa wkład własny w wysokości powyżej 25 % kosztów kwalifikowalnych.

2.5. PODSTAWA PRAWNA

- (18) Zgodnie z poniżej określoną krajową podstawą prawną zostaną udzielone następujące dotacje:
- dotacja inwestycyjna zgodnie z ustawą o dotacjach inwestycyjnych z 2010 r. ⁽⁹⁾;
 - dotacja bezpośrednia w ramach wspólnego planu ramowego rządu federalnego i krajów związkowych „Poprawa regionalnej struktury gospodarczej” z 2009 r. ⁽¹⁰⁾.

2.6. ŚRODEK POMOCY

- (19) W dniu 24 marca 2011 r. beneficjent pomocy złożył wniosek o przyznanie dotacji bezpośredniej. W dniu 29 marca 2011 r. Saksoński Bank Odbudowy (SAB) potwierdził, że beneficjent pomocy zasadniczo ma prawo do dotacji bezpośredniej jako zachęty do realizacji projektu inwestycyjnego. W przypadku projektu, o którym mowa, dotacja inwestycyjna zostaje przyznana zgodnie z regulacją podatkową po uprzednim zatwierdzeniu przez Komisję, stosownie do której – w przypadku spełnienia obiektywnych przesłanek – Niemcy mają prawo do dotacji inwestycyjnej bez dalszej uznaniowości. W związku z tym beneficjent pomocy nie musiał składać wniosku o przyznanie dotacji inwestycyjnej przed rozpoczęciem robót.
- (20) Niemcy zamierzają przyznać pomoc w wysokości 43,67 mln EUR (wartość bieżąca). Ponieważ wartość bieżąca przewidzianych całkowitych, kwalifikowalnych wydatków na realizację przedmiotowego projektu opiewa na 521,56 mln EUR (nominalnie 550 mln EUR), przewidziana intensywność pomocy wynosi 8,37 % ekwiwalentu dotacji brutto.
- (21) Niemcy potwierdziły, że środki na wsparcie przedmiotowego projektu nie zostaną skumulowane z pomocą na podstawie innych lokalnych, regionalnych, krajowych lub unijnych przepisów w celu pokrycia tych samych kosztów kwalifikowalnych. Ani wartość bieżąca zatwierdzonej maksymalnej kwoty pomocy, ani zatwierdzona intensywność pomocy nie zostałyby przekroczone, gdyby koszty kwalifikowalne odbiegały od szacunkowej kwoty podanej w zgłoszeniu.
- (22) Aby otrzymać dotację bezpośrednią bądź inwestycyjną, beneficjent pomocy musi utrzymać inwestycję na danym obszarze objętym pomocą przez co najmniej pięć lat po zakończeniu realizacji projektu inwestycyjnego.

2.7. OGÓLNE ZOBOWIĄZANIA

- (23) Niemcy zobowiązały się wobec Komisji, że:
- w terminie dwóch miesięcy od przyznania pomocy przedłożą kopię dokumentów mających istotny związek ze środkiem pomocy,
 - co pięć lat, począwszy od zatwierdzenia pomocy przez Komisję, będą przedkładały okresowe sprawozdanie (zawierające informacje dotyczące wypłacanych kwot pomocy, wykonania umowy o pomoc oraz informacje o innych projektach inwestycyjnych inicjowanych w tym samym zakładzie),
 - w terminie sześciu miesięcy od wypłacenia ostatniej transzy pomocy, na podstawie zgłoszonego harmonogramu płatności, przedłożą szczegółowe sprawozdanie końcowe.

⁽⁹⁾ Streszczenie ustawy o dotacjach inwestycyjnych z 2010 r. zostało opublikowane przez Komisję pod numerem X 167/08 (Dz.U. C 280 z 20.11.2009, s. 5).

⁽¹⁰⁾ Streszczenie wspólnego planu ramowego rządu federalnego i krajów związkowych – Poprawa regionalnej struktury gospodarczej zostało opublikowane pod numerem XR 31/07 (Dz.U. C 102 z 5.5.2007, s. 11).

3. PRZYCZYNY WSZCZĘCIA FORMALNEGO POSTĘPOWANIA WYJAŚNIAJĄCEGO

- (24) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja stwierdziła, że ogólne wymogi zgodności z rynkiem wewnętrznym określone w wytycznych w sprawie pomocy regionalnej są spełnione oraz że zgłoszona kwota i intensywność pomocy nie przekraczają dopuszczalnych wartości maksymalnych. W swojej wstępnej analizie nie mogła jednak potwierdzić zgodności pomocy z rynkiem wewnętrznym na podstawie pkt 68 wytycznych w sprawie pomocy regionalnej.
- (25) Zgodnie z pkt 68 wytycznych w sprawie pomocy regionalnej Komisja musi wszcząć formalne postępowanie wyjaśniające i szczegółowo ocenić, czy z pomocy wynika zachęta inwestycyjna, czy pomoc jest zasadna i jakie ma skutki pozytywne i negatywne, w przypadku gdy udział beneficjenta pomocy we właściwym rynku produktowym i geograficznym przed lub po inwestycji przekracza 25 % (ocena na podstawie pkt 68 lit. a)) lub gdy zdolności produkcyjne osiągnięte dzięki inwestycji stanowią ponad 5 % rynku, który kurczy się w ujęciu bezwzględnym lub względnym (ocena na podstawie pkt 68 lit. b)).
- (26) W swojej wstępnej analizie Komisja nie mogła wykluczyć, że pułap dla udziału w rynku i dla zwiększenia zdolności produkcyjnych nie zostanie przekroczony na odnośnych rynkach na skutek inwestycji realizowanej na rynku słabo rozwiniętym.
- (27) Komisja miała w szczególności wątpliwości co do zaproponowanej przez Niemcy segmentacji właściwego rynku produktowego, na podstawie której należałoby wziąć pod uwagę albo cały rynek samochodów osobowych bez jakiegokolwiek segmentacji, albo – gdyby segmentacja okazała się konieczna – tylko segment B według klasyfikacji POLK. Zgodnie z wcześniejszą decyzją ⁽¹⁾ Komisja uznała, że klasyfikacja IHS Global Insight dla samochodów sportowo-użytkowych byłaby odpowiedniejsza. Komisja nie była w stanie stwierdzić z całkowitą pewnością, czy za właściwy rynek produktowy dla inwestycji należy uznać cały rynek samochodów osobowych, tylko segment B według klasyfikacji POLK czy tylko kategorię SUV-D według klasyfikacji IHS Global Insight. Dlatego decyzję o dokładnej segmentacji właściwego rynku produktowego pozostawiła otwartą i jako racjonalnie możliwą alternatywę dla segmentacji rynku przyjęła cały rynek samochodów osobowych, segment B według klasyfikacji POLK oraz segment SUV-D według klasyfikacji IHS Global Insight.
- (28) Również w odniesieniu do segmentacji właściwego rynku geograficznego Komisja nie była w stanie podjąć ostatecznej decyzji. Nie mogła stwierdzić, czy właściwy rynek geograficzny obejmuje cały Europejski Obszar Gospodarczy (EOG) czy, jak zaproponowały Niemcy, rynek światowy lub przynajmniej połączony rynek geograficzny EOG i Ameryki Północnej.
- (29) Z analizy przeprowadzonej na podstawie pkt 68 lit. a) wytycznych w sprawie pomocy regionalnej wynika, że udział segmentu B według POLK we właściwym rynku geograficznym (EOG) wynosi powyżej 25 % ⁽¹²⁾.
- (30) Z analizy przeprowadzonej na podstawie pkt 68 lit. b) wytycznych w sprawie pomocy regionalnej wynika, że spowodowany realizacją inwestycji wzrost zdolności produkcyjnych wynoszący [...] % w segmencie SUV-D według IHS Global Insight znacznie przekracza pułap 5 %, podczas gdy sam rynek w danym okresie referencyjnym był słabo rozwinięty. W latach 2005–2010 średni roczny wskaźnik wzrostu (CAGR) widocznej konsumpcji danego produktu na terytorium EOG wyniósł – 0,9 % w porównaniu ze średnim rocznym wskaźnikiem wzrostu PKB wynoszącym na terytorium EOG 1,62 % ⁽¹³⁾.
- (31) Z uwagi na to, że Komisja nie potrafiła jednoznacznie stwierdzić, że pułapy określone w pkt 68 lit. a) i b) wytycznych w sprawie pomocy regionalnej nie zostaną przekroczone, podjęto decyzję o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego. W szczególności zwrócono przy tym uwagę na to, że szczegółowa ocena projektu inwestycyjnego zgodnie z kryteriami oceny zostanie przeprowadzona w sytuacji, gdy na podstawie uwag otrzymanych po wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego Komisja nie będzie w stanie bez wątplenia stwierdzić, czy określone pułapy zostaną przekroczone. Komisja zwróciła się do Niemiec i zainteresowanych stron o przedstawienie uwag.

4. UWAGI STRON

- (32) Zainteresowane strony nie przekazały żadnych uwag.

⁽¹⁾ Zob. decyzja Komisji C(2011) 6479 final z dnia 20 września 2011 r. (N 559/10 – Zjednoczone Królestwo – Duży projekt inwestycyjny – Jaguar Cars) (Dz.U. C 22 z 27.1.2012, s. 2).

⁽²⁾ W latach 2010–2015, czyli rok przed rozpoczęciem inwestycji i rok po jej zakończeniu, udział koncernu Volkswagen w segmencie B według POLK w połączonych rynkach EOG i Ameryki Północnej oraz w segmencie SUV-D według IHS Global Insight zarówno w rynku EOG, jak i w połączonych rynkach EOG i Ameryki Północnej nie przekracza 25 %.

⁽³⁾ W segmencie B według POLK wzrost zdolności produkcyjnych w dalszym ciągu nie przekracza pułapu 5 %.

5. UWAGI WŁADZ NIEMIECKICH

5.1. WŁAŚCIWY RYNEK PRODUKTOWY

- (33) Niemcy podtrzymały swoje stanowisko, że segment B według POLK przedstawia odpowiednią segmentację właściwego rynku produktowego, lecz nie przytoczyły dalszych argumentów za tym.

5.2. WŁAŚCIWY RYNEK GEOGRAFICZNY

- (34) Niemcy podtrzymały swoje stanowisko, że za właściwy rynek geograficzny należy uznać rynek światowy lub przynajmniej połączony rynek EOG i Ameryki Północnej. Przemawia również za tym to, że rynek światowy jest obsługiwany z jednego zakładu produkcyjnego.

5.3. SZCZEGÓŁOWA OCENA ŚRODKA POMOCY

- (35) Niemcy przedstawiły poniżej wymienione informacje, aby umożliwić Komisji przeprowadzenie szczegółowej oceny.

5.3.1. Pozytywny wpływ pomocy

- (36) Niemcy są przekonane, że inwestycja przyczynia się do rozwoju regionalnego Lipska oraz całej Saksonii, i uzasadniają to w następujący sposób:

— Projekt inwestycyjny przyczyniłby się do zabezpieczenia 833 miejsc pracy i 29 stanowisk szkoleniowych, a także do stworzenia 1 040 nowych miejsc pracy i 30 nowych stanowisk szkoleniowych.

— Ponadto w regionie powstałoby wiele pośrednich miejsc pracy w branży dostawczej i usługowej. Mnożnik zatrudnienia wynosi ok. 2,5⁽¹⁴⁾; oznacza to, że powstałoby ok. 2 700 dodatkowych pośrednich miejsc pracy. Większość tych miejsc pracy powstałoby w zakładzie produkcyjnym beneficjenta pomocy lub w jego pobliżu. Ok. 750 miejsc pracy powstałoby w latach 2012–2015 w samej branży zaopatrzeniowej, technicznej, transportowej i opakowaniowej.

— Beneficjent pomocy aktywnie uczestniczy w różnych sieciach i klastrach wspierających rozwój przemysłu motoryzacyjnego w regionie (m.in. w klastrze motoryzacyjnym w Niemczech Wschodnich, ACOD).

— Beneficjent pomocy ponadto aktywnie angażuje się w kształcenie i szkolenie swoich pracowników. Oprócz zatrudniania wysoko wykwalifikowanego personelu wspiera również regularne dokształcanie swoich pracowników, oferując im udział w szkoleniach wewnętrznych i zewnętrznych.

5.3.2. Adekwatność pomocy

- (37) Niemcy zauważają, że Komisja już w swojej decyzji w sprawie Dell Products Poland⁽¹⁵⁾ zaakceptowała, że pomoc państwa jest, obok innych środków, odpowiednim środkiem służącym wsparciu regionalnego rozwoju obszarów, na których PKB na mieszkańca oraz poziom płac są niższe od średniej krajowej, a stopa bezrobocia jest wyższa od średniej krajowej. W 2011 r. PKB na mieszkańca w Saksonii wyniósł 73 % średniej krajowej, a stopa bezrobocia była około 50 % wyższa od średniej krajowej. Średni dochód do dyspozycji mieszkańców Saksonii wyniósł w latach 2007–2009 około 82 % średniej krajowej⁽¹⁶⁾.

- (38) W związku z tym Niemcy uważają, że zgłoszona pomoc jest odpowiednim instrumentem umożliwiającym osiągnięcie celów w zakresie spójności.

⁽¹⁴⁾ Niemcy opierają swoje zdanie, że współczynnik zatrudnienia wynosi 2,5, na danych empirycznych, które zostały opublikowane w badaniach porównawczych; zob. Meißner (2009): *Produkcja samochodowa w łańcuchu procesów i wartości, prezentacja z dnia 28 października 2009 r.*, Brandenburgia; Kleinhenz, Hebllich, Gold (2006): *Fabryka BMW w Regensburgu – Sieci gospodarcze i społeczne w regionie*; University of South Carolina (2002): *The Economic Impact of BMW on South Carolina*; Woodward, Guimaraes (2008): *Fabryka BMW w Karolinie Południowej: The Economic Impact of a Leading Sustainable Enterprise*; Gesellschaft für Wirtschaftliche Strukturforshung mbH (2011): *Dobre perspektywy wzrostu pomimo przyszłych wyzwań*; Gehrke, Krawczyk et al. (2009): *Znaczenie przemysłu samochodowego dla gospodarki niemieckiej w kontekście europejskim*.

⁽¹⁵⁾ C46/2008, decyzja z dnia 23 września 2009 r. (Dz.U. L 29 z 2.2.2010, s. 8), pkt 171.

⁽¹⁶⁾ Źródło: Urząd Statystyczny Wolnego Kraju Związkowego Saksonii (lipiec 2012 r.), Federalny Urząd Statystyczny (rocznik statystyczny, 2012 r.) – PKB na mieszkańca; Federalny Urząd Pracy – stopa bezrobocia na mieszkańca w procentach; rocznik statystyczny, Saksonia, 2011 r. – dochód do dyspozycji na mieszkańca.

5.3.3. Efekt zachęty/alternatywny scenariusz

- (39) Niemcy przedstawiły dowody na to, że pomoc zgodnie ze scenariuszem 2 podlega kryteriom oceny, ponieważ stanowi dla beneficjenta pomocy efekt zachęty do realizacji całej inwestycji w Lipsku zamiast w [lokalizacja 1 w Niemczech] i Lipsku (prace konstrukcyjne i lakierowanie w już istniejącym zakładzie w [lokalizacja 1 w Niemczech] oraz montaż w Lipsku). W szczególności przedłożone zostały ważne, autentyczne i aktualne dokumenty przedsiębiorstwa w celu wyjaśnienia wielostopniowego procesu podejmowania decyzji w Porsche AG odnośnie do lokalizacji inwestycji. Poniżej opisano proces decyzyjny.

Proces decyzyjny stosowany przez beneficjenta pomocy

- (40) Decyzja dotycząca lokalizacji inwestycji w ramach projektu Macan została podjęta w marcu 2011 r. Chociaż Porsche Automobile Holding SE i Volkswagen AG już w 2009 r. doszły do porozumienia w sprawie stworzenia zintegrowanego koncernu motoryzacyjnego, na etapie przygotowawczym oraz w ramach procesów decyzyjnych właściwe organy Porsche AG podejmowały wszystkie decyzje ważne dla przedsiębiorstwa w pełni autonomicznie, nie włączając w procesy decyzyjne organów i komitetów koncernu Volkswagen.
- (41) Zgodnie z regulaminem zarządu Porsche AG wszystkie decyzje (również te dotyczące lokalizacji) odnoszące się do wprowadzenia nowych produktów (serii) musiały zostać podjęte na forum Komitetu Zarządu ds. Produktów (KZP) Porsche AG oraz przedłożone Radzie Nadzorczej (RN) Porsche AG w celu zatwierdzenia.
- (42) Decyzja dotycząca lokalizacji inwestycji w ramach projektu Macan została podjęta w ramach wieloetapowego procesu. Na każdym etapie przeprowadzono i rozważono obliczenia porównawcze dla różnych scenariuszy produkcji w różnych lokalizacjach w Niemczech.
- (43) Proces ten (zob. niżej) rozpoczął się w [2010 r.] i został zakończony w dniu 15 marca 2011 r. wraz z podjęciem przez RN decyzji o wyborze lokalizacji w Lipsku, z zastrzeżeniem przyznania pomocy państwa.
- (44) Najpierw przeanalizowano tylko pierwsze cztery scenariusze, które są przedstawione poniżej. Scenariusz 5 ⁽¹⁷⁾ został uwzględniony dopiero później oraz przedstawiony KZP w [2010 r.].

Scenariusz	Opis scenariusza
1. [Lokalizacja 2 w Niemczech]	Produkcja i dostawa kompletnych pojazdów z [lokalizacja 2 w Niemczech]
2. [Lokalizacja 2 w Niemczech]/ Porsche Leipzig	Prace konstrukcyjne/lakierowanie w [lokalizacja 2 w Niemczech], transport polakierowanej karoserii do Lipska w celu montażu
3. [Lokalizacja 1 w Niemczech]/ Porsche Leipzig	Prace konstrukcyjne/lakierowanie w [lokalizacja 1 w Niemczech], transport polakierowanej karoserii do Lipska w celu montażu
4. [Lokalizacja 3 w Niemczech]	Produkcja i dostawa kompletnych pojazdów z [lokalizacja 3 w Niemczech]
5. Porsche Leipzig	Produkcja i dostawa kompletnych pojazdów z Lipska

- (45) Niemcy wyjaśniły na podstawie dokumentów handlowych, że podczas planowania i podejmowania decyzji przeprowadzono wiele obliczeń kosztów produkcji w danej lokalizacji, aby zapewnić porównywalną dokładność każdego scenariusza. Dlatego w trakcie procesu decyzyjnego zmienił się scenariusz odniesienia, który definiuje w danym czasie preferowany wariant działania ⁽¹⁸⁾.
- (46) Z uwagi na to, że Porsche Leipzig miało na takie same obliczenia mniej czasu niż inne zakłady oraz w tamtej lokalizacji istniał tylko zakład montażowy, zabrakło mu doświadczenia w szczegółowym planowaniu kosztów oraz w planowaniu inwestycji strukturalnych takich jak budynki i infrastruktura, niezbędnych w celu wybudowania lakierni i fabryki karoserii. Na posiedzeniu KZP w [2010 r.], na którym jako scenariusz odniesienia zatwierdzono scenariusz 5, zwrócono się do Porsche Leipzig o przedstawienie dokładniejszych planów.

⁽¹⁷⁾ Scenariusz 5 nie był na początku brany pod uwagę, ponieważ był uznawany za nieekonomiczny. Dzięki inicjatywie kierownictwa Porsche Leipzig GmbH, po szybkiej, tymczasowej kalkulacji kosztów produkcji w danej lokalizacji Porsche Leipzig mogło ten scenariusz odrzucić.

⁽¹⁸⁾ W [2010 r.] KZP za scenariusz odniesienia przyjął scenariusz 1, w [2010 r.] – scenariusz 3, a w [2010 r.] – scenariusz 5.

- (47) W trakcie dalszego procesu szczegółowego planowania stało się jasne, że początkowo przyjęta korzyść kosztowa scenariusza 5 cały czas malała względem scenariusza 3 i ostatecznie w ogóle zanikła, po tym jak ustalono dodatkowe koszty inwestycyjne, które były wyraźnie niekorzystne względem scenariusza 3. Szacunki kosztów dla scenariuszy 3 i 5 w dalszym ciągu były znacznie niższe od szacunków dla pozostałych scenariuszy.
- (48) Kierownictwo Porsche Leipzig zaczęło analizować, czy pomoc państwa można wykorzystać w celu pokrycia strat, oraz nawiązało kontakt z saksońskim ministerstwem gospodarki, pracy i transportu (zwanym dalej „MGPT”).
- (49) W piśmie z dnia 25 lutego 2011 r. Porsche Leipzig zwróciło się do MGPT o zweryfikowanie, czy możliwe jest przyznanie pomocy na projekt inwestycyjny. W piśmie tym zwrócono uwagę na to, że nie została jeszcze podjęta żadna decyzja w sprawie lokalizacji oraz że sprawdzona zostanie możliwość skorzystania ze wsparcia gospodarczego, aby wyrównać niekorzystne warunki lokalizacji w Lipsku. Podczas spotkania w dniu 28 lutego 2011 r. projekt inwestycyjny został zaprezentowany MGPT.
- (50) Na posiedzeniu w [2011 r.] KZP zwrócił się do Porsche Leipzig o określenie dalszych oszczędności w celu zapewnienia konkurencyjności scenariusza 5 względem scenariusza 3.
- (51) W piśmie z dnia 9 marca 2011 r. MGPT zapewniło Porsche Leipzig, że wesprze realizację projektu inwestycyjnego polegającego na kompletnej produkcji modelu Macan w Lipsku w ramach istniejących możliwości wsparcia rozwoju regionalnego.
- (52) W wyniku szczegółowych obliczeń w dniu 15 marca 2011 r. Radzie Nadzorczej przedłożono następujące porównanie kosztów produkcji w różnych lokalizacjach bez uwzględnienia ewentualnej pomocy państwa:

Scenariusz	Koszty produkcji w danej lokalizacji w mln EUR bez pomocy, stan na dzień 15 marca 2011 r.
3. [Lokalizacja 1 w Niemczech]/Porsche Leipzig	[...]
5. Porsche Leipzig	[...]

- (53) Nie uwzględniając pomocy państwa, dodatkowe koszty ze względu na lokalizację przedstawioną w scenariuszu 5 wyniosłyby więc 65 mln EUR względem scenariusza 3.
- (54) Z uwagi na to, że w ramach scenariusza 5 wszystkie koszty inwestycyjne przypadają na lokalizację w Lipsku, łączne koszty inwestycji infrastrukturalnych i produkcyjnych w wysokości 550 mln EUR uznaje się za koszty kwalifikowalne. W ramach obowiązujących przepisów dotyczących udzielania pomocy regionalnej pomoc mogłaby więc wynieść 47,5 mln EUR. Tym samym koszty produkcji netto (po udzieleniu pomocy) dla scenariusza 5 zmniejszyłyby się z [...] mln EUR do [...] mln EUR.
- (55) W przypadku scenariusza 3 tylko niewielka część łącznych kosztów inwestycyjnych (w odniesieniu do montażu) przypadłaby na lokalizację w Lipsku; pomoc mogłaby więc wynieść 10,02 mln EUR. Z uwagi na to, że [lokalizacja 1 w Niemczech] nie jest obszarem objętym pomocą, nie zostałaby tam wypłacona żadna pomoc regionalna. Tym samym koszty produkcji netto (po udzieleniu pomocy) dla scenariusza 3 zmniejszyłyby się z [...] mln EUR do [...] mln EUR.
- (56) Z poniższej tabeli wynika, że dodatkowe koszty w lokalizacji przedstawionej w scenariuszu 5 względem scenariusza 3, z uwzględnieniem pomocy, zmniejszyły się z 65 mln EUR do 27,52 mln EUR (stan na: marzec 2011 r.).

	Scenariusz 3	Scenariusz 5
Koszty produkcji bez pomocy państwa	[...] mln EUR	[...] mln EUR
Dodatkowe koszty w scenariuszu 5 względem scenariusza 3 bez pomocy		65 mln EUR
Pomoc państwa	10,02 mln EUR	47,5 mln EUR
Koszty produkcji z uwzględnieniem pomocy	[...] mln EUR	[...] mln EUR
Dodatkowe koszty w scenariuszu 5 względem scenariusza 3 z uwzględnieniem pomocy		27,52 mln EUR

- (57) Niemcy zwróciły uwagę na to, że oprócz dodatkowych kosztów w wysokości 27,52 mln EUR uwzględnione zostały również różne kryteria jakościowe, które przemawiały za scenariuszem 5:
- Po pierwsze, z danych empirycznych wynika, że dzięki kompletnej produkcji w jednym miejscu – w porównaniu z podziałem produkcji na prace konstrukcyjne/lakierowanie w jednej lokalizacji i montaż w innej lokalizacji – można zminimalizować pewne zagrożenia, na przykład w związku z transportem.
 - Po drugie, kompletna produkcja w jednym miejscu umożliwia dynamiczne kształtowanie procesów oraz związaną z tym optymalizację procesu produkcyjnego.
 - Po trzecie, dzięki kompletnej produkcji w jednym miejscu, w przypadku ewentualnych usterek można szybciej zidentyfikować i usunąć źródła błędów. Doświadczenie pokazuje, że wskaźnik błędów można zmniejszyć dzięki skupieniu pracowników z różnych obszarów działalności w jednym miejscu.
 - Po czwarte, decydujące znaczenie ma również wizerunek marki. W zakładzie [lokalizacja 1 w Niemczech] produkowane są głównie samochody [...], podczas gdy w przypadku projektu Macan chodzi o samochód klasy premium.
- (58) Na podstawie tych obliczeń i rozważań na posiedzeniu Rady Nadzorczej w dniu 15 marca 2011 r. dyrektor ds. finansowych Porsche AG zapowiedział, że w celu rozbudowy zakładu produkcyjnego w Lipsku należy złożyć wniosek o udzielenie pomocy regionalnej. Zgodnie z protokołem posiedzenia Rady Nadzorczej w dniu 15 marca 2011 r. wyjaśnił on, że ostateczny wybór lokalizacji jest również uzależniony od przyznania dotacji.
- (59) Po tym oświadczeniu Rada Nadzorcza zatwierdziła scenariusz 5 (kompletna produkcja w Lipsku), pod warunkiem że będzie można skorzystać z pomocy państwa.
- (60) Po tym, jak w dniu 15 marca 2011 r. Rada Nadzorcza podjęła decyzję z zastrzeżeniem przyznania pomocy państwa, Porsche Leipzig złożyła formalny wniosek o udzielenie pomocy regionalnej ze środków wspólnego planu „Poprawa regionalnej struktury gospodarczej”. Wniosek został złożony w dniu 24 marca 2011 r. w Saksońskim Banku Odbudowy (SAB). Zgoda na inwestycję wymaga przedstawienia tytułu prawnego, który w tym przypadku musi zatwierdzić Komisja. Wcześniejszy wniosek nie jest wymagany. We wniosku o udzielenie pomocy należy jednak podać oczekiwaną kwotę dotacji inwestycyjnej, aby zapewnić, że maksymalna kwota nie zostanie przekroczona.
- (61) W dniu 29 marca 2011 r. SAB potwierdził, że projekt inwestycyjny zasadniczo spełnia kryteria kwalifikowalności.
- (62) Realizację projektu inwestycyjnego rozpoczęto w kwietniu 2011 r.
- (63) W poniższej tabeli wymienione zostały poszczególne etapy wieloetapowego procesu decyzyjnego:

Data	
[2010]	Posiedzenie Komitetu Zarządu ds. Produktów: <ul style="list-style-type: none"> — Prezentacja scenariuszy od 1 do 4. <ul style="list-style-type: none"> — KZP zwraca się o dalsze opracowanie scenariuszy od 1 do 4. — Zdefiniowanie scenariusza 1 jako scenariusza odniesienia.
[2010]	Posiedzenie Komitetu Zarządu ds. Produktów: <ul style="list-style-type: none"> — Prezentacja scenariuszy od 1 do 5. — Zdefiniowanie scenariusza 3 jako scenariusza odniesienia.
[2010]	Posiedzenie Rady Nadzorczej: <ul style="list-style-type: none"> — RN podejmuje decyzję o realizacji projektu Macan. — Decyzja dotycząca lokalizacji pozostaje otwarta. RN zwraca się do KZP o przedstawienie propozycji lokalizacji. — RN z zadowoleniem przyjmuje scenariusz 5.

Data	
[2010]	Posiedzenie Komitetu Zarządu ds. Produktów: — Omawianych jest jeszcze wszystkich pięć scenariuszy lokalizacji. — KZP zleca dalsze rozplanowanie realizacji scenariusza 5. — Zdefiniowanie scenariusza 5 jako scenariusza odniesienia.
[2011]	Posiedzenie Komitetu Zarządu ds. Produktów: — KZP potwierdza, że wniosek o podjęcie decyzji zostanie przedłożony RN na kolejnym posiedzeniu RN, na którym ma zostać wybrana lokalizacja zakładu produkcyjnego. — Brak jeszcze zatwierdzenia przez RN.
25 lutego 2011 r.	Pismo Porsche Leipzig do MGPT: — Porsche Leipzig zwraca się do MGPT o zweryfikowanie, czy na projekt inwestycyjny może zostać udzielona pomoc.
[przed dniem 15 marca 2011 r.]	Posiedzenie Komitetu Zarządu ds. Produktów: — KZP potwierdza szacunki kosztów dla scenariusza 5. — KZP apeluje o dalsze oszczędności.
9 marca 2011 r.	W piśmie MGPT potwierdza swoją gotowość do wsparcia realizacji projektu: — MGPT zapewnia, że wesprze realizację projektu inwestycyjnego polegającego na kompletnej produkcji modelu Macan w Lipsku w ramach istniejących możliwości wsparcia rozwoju regionalnego.
15 marca 2011 r.	Posiedzenie Rady Nadzorczej: — RN zatwierdza kompletną produkcję modelu Macan w Lipsku z zastrzeżeniem udzielenia pomocy państwa.
24 marca 2011 r.	Formalny wniosek Porsche Leipzig o udzielenie części pomocy przyznawanej według uznania.
29 marca 2011 r.	Pismo SAB: — SAB potwierdził, że projekt inwestycyjny zasadniczo spełnia warunki kwalifikowalności.
Kwiecień 2011 r.	Rozpoczęcie prac nad projektem inwestycyjnym.

5.3.4. Proporcjonalność pomocy

- (64) W przypadku scenariusza 2, zgodnie z pkt 22 kryteriów oceny, „w ramach zachęty lokalizacyjnej [...] pomoc uznawana jest zasadniczo za proporcjonalną, jeśli pokrywa ona różnicę kosztów netto poniesionych przez przedsiębiorstwo korzystające z pomocy w celu zainwestowania w regionie otrzymującym pomoc oraz kosztów netto potrzebnych do inwestycji w innym regionie”. Niemcy zwracają uwagę na to, że za podstawę oceny proporcjonalności pomocy można by wziąć obliczenia wykorzystywane na potrzeby analizy efektu zachęty.
- (65) W porównaniu ze scenariuszem 3 scenariusz produkcji 5 wykazuje dodatkowe koszty w wysokości 65 mln EUR.
- (66) Nawet po uwzględnieniu maksymalnej dopuszczalnej pomocy w wysokości 47,5 mln EUR (wartość nominalna) dodatkowe koszty w scenariuszu 5 w dalszym ciągu wynoszą 27,52 mln EUR.
- (67) Z tego powodu Niemcy twierdzą, że nadmierna rekompensata nie występuje, ponieważ przyznana pomoc nie wyrównuje w pełni dodatkowych kosztów w lokalizacji w Lipsku. Pomoc jest zatem odpowiednia.

- (68) Niemcy zwracają uwagę na to, że przy podejmowaniu decyzji dotyczącej lokalizacji Porsche AG uwzględniło nie tylko kryteria finansowe, lecz także jakościowe.

5.3.5. Negatywny wpływ pomocy na konkurencję i wymianę handlową

- (69) Niemcy podkreślają, że pomoc regionalna służy wyłącznie wyrównaniu dodatkowych kosztów w lokalizacji w Lipsku, tzn. wyrównaniu kosztów dodatkowych kompletnej produkcji w Lipsku względem scenariusza produkcji zakładającego prace konstrukcyjne i lakierowanie w [lokalizacja 1 w Niemczech] oraz transport polakierowanej karoserii do Lipska w celu montażu. Z uwagi na to, że pomoc jest proporcjonalna, w żaden sposób nie wpływa ona na konkurencję. W każdym razie inwestycje w projekt Macan wpłynęłyby na konkurencję i wymianę handlową.
- (70) Z tego powodu Niemcy wychodzą z założenia, że pomoc w rozumieniu pkt 40 kryteriów oceny nie będzie miała żadnego negatywnego wpływu na konkurencję i wymianę handlową.

6. OCENA I ZGODNOŚĆ ŚRODKA Z RYNKIEM WEWNĘTRZNYM W ŚWIETLE PRZEPISÓW W SPRAWIE POMOCY PAŃSTWA

6.1. ISTNIENIE POMOCY

- (71) Niemcy oferują wsparcie finansowe w formie dotacji bezpośredniej oraz dotacji inwestycyjnej. Chodzi przy tym o pomoc państwa i pomoc udzieloną ze środków państwowych w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.
- (72) Pomoc jest udzielana przedsiębiorstwom zależnym jednej grupy przedsiębiorstw, koncernu Volkswagen, i w związku z tym ma charakter selektywny.
- (73) Dzięki wsparciu finansowemu beneficjenci pomocy unikają poniesienia kosztów, które normalnie musieliby pokryć sami. W rezultacie odnoszą korzyść gospodarczą względem swoich konkurentów.
- (74) Wsparcie finansowe jest przeznaczone na realizację inwestycji w sektorze motoryzacyjnym. Z uwagi na to, że handel pojazdami odbywa się między państwami członkowskimi, przedmiotowy środek może zakłócić wymianę handlową między państwami członkowskimi.
- (75) Przedmiotowy środek faworyzuje działalność produkcyjną koncernu Volkswagen i w ten sposób zakłóca konkurencję lub grozi jej zakłóceniem.
- (76) W związku z tym Komisja uznaje przedmiotowy środek za pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

6.2. ZGODNOŚĆ ŚRODKA POMOCY Z PRAWEM

- (77) Niemcy zgłosiły przewidziany środek pomocy przed jego wdrożeniem i w ten sposób wypełniły swój obowiązek, o którym mowa w art. 108 ust. 3 TFUE, oraz obowiązek indywidualnego zgłoszenia, o którym mowa w art. 7 lit. e) rozporządzenia Komisji (WE) nr 1628/2006⁽¹⁹⁾ oraz w art. 6 ust. 2 rozporządzenia Komisji (WE) nr 800/2008⁽²⁰⁾.

6.3. PODSTAWA PRAWNA OCENY

- (78) Celem pomocy jest wsparcie rozwoju regionalnego. Z uwagi na to, że Niemcy zobowiązały się do udzielenia pomocy przed dniem 1 lipca 2014 r. (z zastrzeżeniem zatwierdzenia przez Komisję, o ile jeszcze brak takiego zatwierdzenia), ocena zgodności pomocy z rynkiem wewnętrznym opiera się na wytycznych w sprawie pomocy regionalnej na lata 2007–2013, które zgodnie z pkt 186 wytycznych w sprawie pomocy regionalnej na lata 2014–2020⁽²¹⁾ zostają przedłużone do dnia 30 czerwca 2014 r. Do celów przedmiotowej oceny należy w szczególności odnieść się do zasad określonych w rozdziale 4.3 wytycznych w sprawie pomocy regionalnej na lata 2007–2013 („Pomoc na duże projekty inwestycyjne”). Jeśli w ramach formalnego postępowania Komisja nie

⁽¹⁹⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1628/2006 z dnia 24 października 2006 r. w sprawie stosowania art. 87 i 88 Traktatu w odniesieniu do regionalnej pomocy inwestycyjnej (Dz.U. L 302 z 1.11.2006, s. 29).

⁽²⁰⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 800/2008 z dnia 6 sierpnia 2008 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne ze wspólnym rynkiem w zastosowaniu art. 87 i 88 Traktatu (ogólne rozporządzenie w sprawie wyłączeń blokowych) (Dz.U. L 214 z 9.8.2008, s. 3).

⁽²¹⁾ Dz.U. C 209 z 23.7.2013, s. 1.

będzie mogła jednoznacznie stwierdzić, że progi, o których mowa w pkt 68 lit. a) (udział w rynku) i lit. b) (wzrost mocy produkcyjnej/rynek) wytycznych w sprawie pomocy regionalnej, nie zostaną przekroczone, przeprowadzi szczegółową ocenę na podstawie kryteriów dotyczących szczegółowej oceny pomocy regionalnej dla dużych projektów inwestycyjnych.

(79) Komisja musi przeprowadzić swoją ocenę w trzech krokach:

- po pierwsze, musi potwierdzić, że przedmiotowy środek jest zgodny z ogólnymi kryteriami określonymi w wytycznych w sprawie pomocy regionalnej,
- po drugie, musi określić, czy można jednoznacznie wykluczyć, że po przeprowadzeniu oceny udziału w rynku i oceny wzrostu mocy produkcyjnych na podstawie pkt 68 lit. a) i b) nie będzie wymagana dalsza szczegółowa ocena,
- po trzecie, w zależności od wyniku oceny przeprowadzonej w ramach drugiego kroku, musi ewentualnie przeprowadzić szczegółową ocenę.

6.4. ZGODNOŚĆ ŚRODKA Z OGÓLNYMI KRYTERIAMI ZGODNOŚCI OKREŚLONYMI W WYTYCZNYCH W SPRAWIE POMOCY REGIONALNEJ

(80) Już w motywie 36 decyzji o wszczęciu postępowania Komisja stwierdziła, że przedmiotowa pomoc spełnia ogólne kryteria zgodności z rynkiem wewnętrznym określone w wytycznych w sprawie pomocy regionalnej. W trakcie formalnego postępowania nie stwierdzono niczego, co by kwestionowało tę ocenę. Komisja stwierdza w szczególności, co następuje:

- Nic nie wskazuje na to, aby Porsche Leipzig, Porsche AG lub koncern Volkswagen miały trudności finansowe, ponieważ nie występuje żadna z sytuacji wymienionych w wytycznych wspólnotowych dotyczących pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw ⁽²²⁾. W związku z tym koncern, do którego należy beneficjent pomocy, kwalifikuje się do otrzymania pomocy regionalnej.
- Pomoc zostanie przyznana zgodnie z wyłączeniami grupowymi, które spełniają ogólne kryteria zgodności z rynkiem wewnętrznym określone w wytycznych w sprawie pomocy regionalnej.
- Z uwagi na to, że projekt inwestycyjny powoduje w szczególności dywersyfikację palety produktów wytwarzanych w już istniejącym zakładzie, w którym ma być produkowany nowy model samochodu osobowego, Porsche Macan, chodzi tutaj o inwestycję początkową w rozumieniu pkt 34 wytycznych w sprawie pomocy regionalnej.
- Kwalifikowalne koszty inwestycyjne zostały określone na podstawie wytycznych w sprawie pomocy regionalnej.
- Po zakończeniu realizacji projektu beneficjent pomocy jest zobowiązany do utrzymania inwestycji w danym regionie co najmniej przez pięć lat.
- Beneficjent pomocy wnosi niezawierający elementu pomocy państwa wkład własny w wysokości co najmniej 25 % kosztów kwalifikowalnych.
- Łączne koszty kwalifikowalne przewidziane na projekt wynoszą 521 559 981,66 EUR (wartość bieżąca, dyskontowana w momencie zgłoszenia). Nic nie wskazuje na to, aby w ciągu ostatnich trzech lat przed rozpoczęciem realizacji przedmiotowego projektu inwestycyjnego beneficjent pomocy otrzymał pomoc regionalną na inny projekt inwestycyjny. Planowany projekt inwestycyjny nie jest więc jednostkowym projektem inwestycyjnym obejmującym wcześniejszą realizację projektu inwestycyjnego w rozumieniu pkt 60 wytycznych w sprawie pomocy regionalnej.
- Zgodnie z mechanizmem obniżenia poziomu pomocy, o którym mowa w pkt 67 wytycznych w sprawie pomocy regionalnej, dla przedmiotowego projektu wynika z tego dopuszczalna maksymalna intensywność pomocy na poziomie 8,37 % ekwiwalentu dotacji brutto.
- Z uwagi na to, że intensywność planowanej pomocy (o wartości bieżącej 43 666 078,75 EUR) nie przekracza dopuszczalnej maksymalnej intensywności pomocy, a zgłoszonej pomocy nie można łączyć z inną pomocą regionalną, intensywność pomocy przewidziana dla przedmiotowego projektu jest zgodna z wytycznymi w sprawie pomocy regionalnej.

(81) W związku z powyższym Komisja stwierdza, że ogólne kryteria zgodności z rynkiem wewnętrznym określone w wytycznych w sprawie pomocy regionalnej są spełnione.

⁽²²⁾ Dz.U. C 244 z 1.10.2004, s. 2.

6.5. OCENA NA PODSTAWIE PKT 68 WYTYCZNYCH W SPRAWIE POMOCY REGIONALNEJ

- (82) Pkt 78 decyzji o wszczęciu postępowania stanowi: „Jeśli na podstawie uwag przekazanych w celu wszczęcia formalnego postępowania wyjaśniającego Komisja nie będzie mogła jednoznacznie stwierdzić, że progi określone w pkt 68 lit. a) i b) nie zostaną przekroczone, przeprowadzi szczegółową ocenę projektu inwestycyjnego na podstawie komunikatu Komisji w sprawie kryteriów dotyczących szczegółowej oceny pomocy regionalnej dla dużych projektów inwestycyjnych”. Komisja musi zbadać, czy otrzymane uwagi potwierdzają ten wniosek.
- (83) W swoich uwagach Niemcy pozostały przy swoim stanowisku, które jest już przedstawione w decyzji o wszczęciu postępowania. Nie wpłynęły żadne uzupełnienia uwag lub informacji przekazanych już na etapie oceny wstępnej. Niemcy w dalszym ciągu uważają, że za właściwy rynek produktowy należy uznać segment B według klasyfikacji POLK (a nie segment SUV-D według klasyfikacji IHS Global Insight) oraz że właściwy rynek geograficzny musi obejmować co najmniej EOG i rynek Ameryki Północnej (a nie tylko rynek EOG). Segmentacja właściwego rynku geograficznego uzasadniona jest przede wszystkim tym, że rynek światowy jest obsługiwany z jednego zakładu produkcyjnego.
- (84) W odniesieniu do **właściwego rynku produktowego** Komisja stwierdza, co następuje: Decyzja o przeprowadzeniu szczegółowej oceny nie przewiduje wyniku szczegółowej oceny zgodności z rynkiem wewnętrznym. Przed zatwierdzeniem pomocy Komisja musi być pewna, że pozytywny wkład środka pomocy w każdym razie wyrównuje negatywny wpływ na wymianę handlową i konkurencję. Za podstawę decyzji dotyczącej tego, czy szczegółowa ocena zgodności środka pomocy z rynkiem wewnętrznym jest wymagana, należy w możliwie zawężony sposób przyjąć segmentację właściwego rynku produktowego z uwzględnieniem szczególnych cech planowanego modelu samochodu.
- (85) W swojej decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wyszła z założenia, że ze względu na różnice pomiędzy samochodami sportowo-użytkowymi a „normalnymi” samochodami osobowymi w odniesieniu do ceny, wielkości, mocy silnika itd. odpowiedniejsza jest klasyfikacja IHS Global Insight niż podział według klasyfikacji POLK, i w związku z tym należy ją stosować do przedmiotowego projektu. Z tych samych powodów w innej, niedawnej sprawie dotyczącej pomocy państwa, która również odnosi się do samochodów sportowo-użytkowych, Komisja także oparła się na klasyfikacji IHS Global Insight i za podstawę podziału nie wzięła obszerniejszego segmentu B według klasyfikacji POLK ⁽²³⁾.
- (86) Komisja w dalszym ciągu uważa, że klasyfikacja IHS Global Insight jest odpowiedniejsza dla segmentacji właściwego rynku produktowego niż podział według POLK. Niemcy nie przedstawiły żadnych dalszych kontrargumentów. Argument, że koncern Volkswagen przeprowadza swoje długoterminowe planowanie strategiczne oraz analizy na podstawie koncepcji POLK, nie ma w tym kontekście znaczenia. Poza tym w trakcie formalnego postępowania Komisja nie otrzymała od stron trzecich żadnych informacji, które pozwoliłyby lepiej zrozumieć segmentację rynku w odniesieniu do modelu samochodu osobowego, o którym mowa. Z tego powodu decyzję o dokładnej segmentacji właściwego rynku produktowego Komisja pozostawiła otwartą. Komisja uznaje, że właściwe rynki produktowe, które można wziąć pod uwagę, wiążą się z alternatywną segmentacją rynku z poszczególnymi segmentami samochodów (w tym z najmniejszym podziałem, dla którego dostępne są dane) dodatkowo do połączonych segmentów ⁽²⁴⁾; segment SUV-D według klasyfikacji IHS Global Insight nie zostanie odrzucony jako alternatywny segment rynku, który można wziąć pod uwagę.
- (87) Komisja pozostaje przy swojej pierwotnej ocenie, że za **właściwy rynek geograficzny** należy uznać EOG lub większy rynek. Z tego powodu nie może wykluczyć, że właściwy rynek geograficzny ogranicza się do EOG.
- (88) W swojej decyzji o wszczęciu postępowania (pkt 58) Komisja zwraca uwagę na dwa toczące się formalne postępowania wyjaśniające ⁽²⁵⁾, których przedmiotem jest stwierdzenie, czy właściwy rynek geograficzny wykracza poza rynek EOG. Zgodnie z wnioskami płynącymi ze szczegółowej oceny przeprowadzonej przez służby Komisji nie można było wykluczyć, że właściwy rynek geograficzny w odniesieniu do określonych produktów i okresów referencyjnych nie jest większy od rynku EOG. Z uwagi na to, że dwa państwa członkowskie, których dotyczyły te decyzje o wszczęciu postępowania, wycofały swoje zgłoszenia pomocy regionalnej przed przyjęciem ostatecznych decyzji przez Komisję, w tych przypadkach nie można było potwierdzić wniosków płynących ze szczegółowych ocen formalnymi decyzjami.

⁽²³⁾ Zob. przypis 11.

⁽²⁴⁾ Decyzje w sprawie pomocy państwa: SA.30340 Fiat Powertrain Technologies, decyzja z dnia 9 lutego 2011 r., C(2011) 612 (Dz.U. C 151 z 21.5.2011, s. 5); SA. 32169 Volkswagen Sachsen, decyzja z dnia 13 lipca 2011 r., C(2011) 4935 (Dz.U. C 361 z 10.12.2011, s. 17).

⁽²⁵⁾ SA.27913, C 31/2009, HUN – Duży projekt inwestycyjny – Pomoc na rzecz Audi Hungaria Motor Kft, decyzja z dnia 28.10.2009 r., C(2009) 8131 (Dz.U. C 64 z 16.3.2010, s. 15); decyzja o przedłużeniu z dnia 6 lipca 2010 r., C(2010) 4474 (Dz.U. C 243 z 10.9.2010, s. 4); decyzja z dnia 13 lipca 2011 r., C(2011) 4935, w sprawie SA.32169, C/2011 – DE – Duży projekt inwestycyjny – Pomoc na rzecz Volkswagen Sachsen (Dz.U. C 361 z 10.12.2011, s. 17).

- (89) Komisja stwierdza, że argumenty, które Niemcy przytoczyły w ramach oceny wstępnej, lecz których nie podparły w ramach formalnego postępowania dalszymi faktami ani informacjami, nie wystarczają, aby rozwiązać wątpliwości co do tego, że właściwy rynek geograficzny może się ograniczać do rynku EOG. Komisja stwierdza w szczególności, co następuje:
- (90) To, że duzi producenci samochodów działają na arenie międzynarodowej i uczestniczą w globalnej konkurencji, nie świadczy jeszcze o tym, że poszczególne rynki są zintegrowane i tworzą jeden rynek światowy (lub rynek obejmujący EOG i Amerykę Północną). Dotyczy to również argumentu, że dziesięciu największych producentów oryginalnego wyposażenia (OEM) jest reprezentowanych na całym świecie za pośrednictwem zakładów produkcyjnych i systemów dystrybucji. Komisja uważa, że niestabilność wskaźnika wymiany jest czynnikiem, który skłania OEM do tworzenia zakładów produkcyjnych bliżej regionalnego popytu; to samo mogłoby dotyczyć skutecznych środków ochronnych (wysokie należności celne przywozowe dla producentów końcowych i niskie należności celne za produkty pośrednie, aby stworzyć zachętę do produkcji/montażu końcowego w regionie). Trzecim argumentem przemawiającym za istnieniem zglobalizowanych struktur produkcji pomimo niezintegrowanych rynków jest to, że niektóre państwa zezwalają na przywóz tylko pod warunkiem że jednocześnie zostaną stworzone konsorcja na rzecz produkcji lokalnej. Sama obecność dużych podmiotów i producentów na arenie międzynarodowej nie świadczy jeszcze o istnieniu rynku globalnego (lub wykraczającego poza EOG). Tak samo istnienie międzynarodowych systemów dystrybucji nie świadczy o tym, że rynek jest globalny w odniesieniu do konkurencyjności (lub wykracza poza EOG). To, że Porsche AG chce zaopatrywać rynek światowy z jednej lokalizacji, nie jest wystarczającym dowodem na istnienie właściwego rynku geograficznego, który wykracza poza EOG. Tak naprawdę rynek SUV-D jest stosunkowo mały w porównaniu z innymi segmentami rynku. Z tego powodu korzyści skali mogłyby w tym przypadku sprzyjać wyborowi strategii uwzględniającej tylko jedną lokalizację. Z uwagi na to, że model Macan powinien być sprzedawany pod nazwą Porsche, a z perspektywy klientów wysoka jakość samochodów luksusowych produkowanych przez Porsche AG do tej pory była kojarzona z produkcją w Niemczech, wybór drugiej lokalizacji zakładu produkcyjnego poza terytorium Niemiec mógłby być niekorzystny dla skutecznej strategii marketingowej. Niemcy same (zob. motyw 57) uzasadniły decyzję o wyborze lokalizacji w Lipsku zamiast w [lokalizacja 1 w Niemczech] m.in. nazwą marki.
- (91) Również argument, że większość przepływów handlowych, np. ponad 20 % produkcji z EOG, jest eksportowanych na rynek Ameryki Północnej, nie wystarcza, aby dowieść istnienia rynku globalnego (lub w tym przypadku rynku wykraczającego poza EOG). Komisja uważa, że przepływy handlowe co prawda mogą wskazywać na stopień integracji różnych właściwych rynków geograficznych, jeśli weźmie się pod uwagę zakres działalności importowej i eksportowej w porównaniu z produkcją i konsumpcją lokalną. Istnienie przepływów handlowych nie może jednak stanowić wystarczającego dowodu na istnienie zintegrowanego właściwego rynku geograficznego. Nawet jeśli realizowane są przewozy pomiędzy EOG i innymi regionami, nie oznacza to jeszcze, że rynki są zintegrowane w tym sensie, że warunki rynkowe (np. ceny) panujące na jednym z rynków wpływają na warunki panujące na innym rynku. Dotyczy to w szczególności sytuacji, w której przewozy są realizowane przede wszystkim przez producentów zamiast przez niezależnych spedytorów i eksporterów, którzy uczestniczą w arbitrażu cenowym. Kształtowanie cen może być w pełni dostosowane do jednego rynku (np. wysokie ceny na jednym rynku, niskie ceny na innym rynku) i wcale nie musi mieć związku z warunkami panującymi na wyimaginowanym zintegrowanym rynku. Analiza przepływów handlowych nie daje odpowiedzi na pytanie istotne z punktu widzenia segmentacji rynku, czy działalność importowa lub eksportowa może zapobiec wzrostowi cen na rynku lokalnym. Komisja stwierdza, że Niemcy nie przekazały żadnych dalszych danych empirycznych, które udowodniałyby istnienie skorelowanych wahań cen lub wpływ importu netto na zmiany cen względnych. Dane empiryczne przekazane we wspomnianych przypadkach są w omawianej sytuacji nieistotne, ponieważ odnoszą się do innych segmentów rynku (segment A według klasyfikacji POLK) i innych okresów referencyjnych.
- (92) Komisja zauważa, że Porsche planuje przenieść znaczną część swojej produkcji modelu Macan do Chin. Zamiar ten sam w sobie nie świadczy jeszcze o istnieniu zintegrowanego rynku.
- (93) Komisja jest zdania, że znaczenie barier handlowych cały czas maleje. Jest jednak przekonana, że przeszkody w dostępie do rynków docelowych są jednym z najważniejszych czynników wpływających na prowadzenie działalności produkcyjnej za oceanem oraz na decyzje producentów samochodów z UE dotyczące przeniesienia działalności. Wysokie bariery celne, przede wszystkim w Azji, w dalszym ciągu ograniczają dostęp dla eksporterów z UE. Inne przeszkody takie jak czasochłonne i dyskryminujące wymagania certyfikacyjne, dodatkowe wymagania kontrolne, podatki konsumpcyjne itd. w znacznym stopniu wpływają na eksport pojazdów z UE do Azji Południowo-Wschodniej, Chin i Ameryki Południowej. Komisja jest zdania, że Stany Zjednoczone są zdecydowanie najważniejszym rynkiem docelowym dla całego eksportu pojazdów z UE. UE i USA stosują jednak różne podejścia w zakresie regulacji i kontroli rynku. Różnice regulacyjne wciąż można uznać za największą barierę handlową dla eksportu pojazdów z UE do USA.

- (94) Komisja przyjęła do wiadomości argumenty dotyczące zmniejszających się kosztów transportu, ale nie jest co do nich całkowicie przekonana. W obecnej sytuacji gospodarczej, gdy rosną koszty paliwa, nie można jednoznacznie stwierdzić, jak będą się kształtować zmniejszające się koszty transportu w przyszłości. Z tego powodu nie można uwzględnić przyszłego spadku kosztów.
- (95) Z uwagi na to, że w trakcie formalnego postępowania Komisja nie otrzymała dalszych dowodów na to, że właściwy rynek geograficzny jest większy niż EOG, na podstawie powyższych rozważań pozostaje przy swojej ocenie, według której za właściwy rynek gospodarczy należy uznać EOG lub większy rynek, niezależnie od wybranej segmentacji właściwego rynku produktowego. Komisja ponownie zwraca uwagę na to, że należy określić, czy pozytywny wkład środka pomocy w każdym razie wyrówna negatywny wpływ na wymianę handlową i konkurencję. Za podstawę decyzji dotyczącej tego, czy szczegółowa ocena zgodności środka pomocy z rynkiem wewnętrznym jest wymagana, należy w możliwie zawężony sposób przyjąć segmentację właściwego rynku geograficznego z uwzględnieniem szczególnych cech planowanego modelu samochodu.

6.5.1. Wniosek dotyczący udziału w rynku (pkt 68 lit. a) wytycznych w sprawie pomocy regionalnej)

- (96) Zgodnie z pkt 68 lit. a) wytycznych w sprawie pomocy regionalnej Komisja przeprowadziła ocenę na wszystkich właściwych rynkach produktowych i geograficznych, które można wziąć pod uwagę, aby stwierdzić, czy udział beneficjenta pomocy w rynku przed inwestycją i po niej przekracza 25 %.
- (97) Z uwagi na to, że nie można było stwierdzić, czy istnieje jeden właściwy rynek produktowy i geograficzny, trzeba było uwzględnić wyniki odnoszące się do wszystkich rynków, które można wziąć pod uwagę. W segmencie B według klasyfikacji POLK udział koncernu Volkswagen w rynku EOG w każdym roku od 2010 do 2015 r. wynosi ponad [$>$ 25] %. W związku z tym Komisja stwierdza, że próg określony w pkt 68 lit. a) został przekroczony. Natomiast w segmencie SUV-D udział w rynku nie został przekroczony na żadnym z rozpatrywanych właściwych rynków geograficznych (EOG, EOG + Ameryka Północna i rynek światowy).

6.5.2. Wniosek dotyczący zdolności produkcyjnej na nierentownym rynku (pkt 68 lit. b) wytycznych w sprawie pomocy regionalnej)

- (98) Z uwagi na to, że nie można było stwierdzić, czy za właściwy rynek produktowy należy uznać cały rynek samochodów osobowych, tylko segment B według klasyfikacji POLK czy tylko kategorię SUV-D według klasyfikacji IHS Global Insight, Komisja musiała zbadać, czy osiągnięta dzięki inwestycji zdolność produkcyjna, mierzona na podstawie danych dotyczących widocznej konsumpcji danego produktu w EOG, przekracza 5 % wszystkich rynków, które można wziąć pod uwagę.
- (99) W segmencie SUV-D według klasyfikacji IHS Global Insight zdolność produkcyjna znacznie przekracza próg wynoszący 5 %, jeśli chodzi o rynek EOG. W decyzji o wszczęciu postępowania już w pkt 72 odnotowano, że rozwój właściwego rynku był niższy od przeciętnego, a w ciągu ostatnich pięciu lat przed inwestycją rynek ten nawet się zmniejszył.
- (100) W związku z tym Komisja stwierdza, że próg wynoszący 5 %, który został określony w pkt 68 lit. b) wytycznych w sprawie pomocy regionalnej dla wzrostu zdolności produkcyjnej na nierentownym rynku, został w przypadku segmentu SUV-D według klasyfikacji IHS Global Insight na tym rynku przekroczony.

6.5.3. Wniosek

- (101) Na podstawie powyższych rozważań Komisja stwierdza, że nie można wykluczyć, że progi określone w pkt 68 lit. a) i b) zostaną przekroczone. Komisja postanawia więc, że po wszczęciu postępowania zgodnie z art. 108 ust. 2 TFUE należy przeprowadzić szczegółową ocenę, aby stwierdzić, czy przedmiotowa pomoc jest niezbędna w celu wywołania efektu zachęty do realizacji projektu inwestycyjnego oraz czy korzyści płynące ze środka pomocy równoważą wynikające z tego zakłócenie konkurencji oraz wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

6.6. SZCZEGÓŁOWA OCENA ŚRODKA POMOCY

- (102) Szczegółowa ocena jest przeprowadzana w oparciu o kryteria oceny.

6.6.1. Pozytywny wpływ pomocy

6.6.1.1. Cel pomocy

- (103) Niemcy wyjaśniły pozytywny wpływ inwestycji na szczeblu regionalnym. Określone zostały następujące pozytywne skutki inwestycji:
- Wpływ na rozwój regionalny: Projekt inwestycyjny ma się przyczynić do stworzenia 1 040 nowych miejsc pracy i 30 nowych stanowisk szkoleniowych dodatkowo do już istniejących 833 miejsc pracy i 29 stanowisk szkoleniowych. Ponadto należy liczyć się ze stworzeniem co najmniej 2 700 pośrednich miejsc pracy. Szacuje się, że powstaną co najmniej 744 pośrednie miejsca pracy w okolicy danego zakładu.
 - Przyciąganie do regionu podwykonawców i usługodawców z branży motoryzacyjnej i z innych obszarów: Komisja uważa, że projekt inwestycyjny Porsche AG odgrywa ważną rolę dla dalszego rozwoju przemysłu samochodowego w Saksonii, oraz zakłada, że projekt ten przyciągnie do regionu podwykonawców i usługodawców.
 - Aktywny udział beneficjenta pomocy w różnych sieciach i inicjatywach klastrowych: Aby zapewnić pełne wsparcie rozwoju przemysłu samochodowego w regionie Lipska i w Niemczech Wschodnich, beneficjent pomocy aktywnie uczestniczy w sieciach i inicjatywach klastrowych takich jak klaster motoryzacyjny w Niemczech Wschodnich (ACOD).
 - Dalsze kształcenie: Przewiduje się dalsze kształcenie pracowników poprzez zastosowanie środków wewnętrznych i zewnętrznych.
- (104) Komisja jest zdania, że Niemcy przedstawiły wystarczające informacje, aby udowodnić, że przedmiotowy projekt przyczyni się do wsparcia rozwoju gospodarczego regionu Lipska.

6.6.1.2. Adekwatność pomocy

- (105) Zgodnie z pkt 17 i 18 kryteriów oceny pomoc państwa w formie dotacji inwestycyjnych nie jest jedynym instrumentem służącym do korygowania nieprawidłowości w funkcjonowaniu rynku oraz do wspierania sytuacji gospodarczej w regionach o niekorzystnych warunkach gospodarowania. Pomoc jest odpowiednim instrumentem, jeśli ma ona zalety względem innych środków politycznych. Zgodnie z pkt 18 kryteriów oceny środki są uznawane za „odpowiedni instrument, jeżeli państwo członkowskie rozważało inne rozwiązania, ale potwierdzone zostały korzyści wynikające z zastosowania instrumentu selektywnego, takiego jak pomoc państwa dla konkretnego przedsiębiorstwa”.
- (106) W swoim uzasadnieniu adekwatności instrumentu pomocy Niemcy odniosły się do sytuacji gospodarczej panującej w Saksonii oraz przedstawiły dowody na to, że region ten znajduje się w niekorzystnym położeniu w porównaniu z przeciętną sytuacją panującą w innych niemieckich regionach. W 2011 r., kiedy rozpoczęto realizację projektu, PKB na mieszkańca Saksonii wynosiło zaledwie 75 % średniej krajowej, a stopa bezrobocia była około 50 % wyższa od średniej krajowej. W latach 2007–2009 średni dochód do dyspozycji wyniósł w Saksonii około 82 % średniej krajowej. Niemcy argumentują, że Komisja już wcześniej uznała, że w takich warunkach gospodarczych dotacja bezpośrednia jest odpowiednim środkiem umożliwiającym wyrównanie deficytów rozwojowych w regionie.
- (107) Biorąc pod uwagę sytuację społeczno-ekonomiczną w regionie Lipska, który dzięki swojemu statusowi został zatwierdzony jako region kwalifikujący się do otrzymania pomocy, zgodnie z art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE, o maksymalnej intensywności pomocy na poziomie 20 %, oraz zgodnie z wcześniejszymi decyzjami (np. w sprawie pomocy na rzecz Dell Products Poland)⁽²⁶⁾, Komisja zgadza się, że przyznanie pomocy państwa jest odpowiednim instrumentem umożliwiającym osiągnięcie celów rozwojowych danego regionu.

6.6.1.3. Efekt zachęty/alternatywny scenariusz

- (108) Z uwagi na to, że istnieje wiele wystarczających powodów, aby projekt inwestycyjny zrealizować w konkretnym regionie, również przy braku pomocy państwa, Komisja musi przeprowadzić na podstawie kryteriów oceny szczegółową weryfikację, czy pomoc jest niezbędna jako zachęta inwestycyjna. Z takiej szczegółowej oceny powinno wynikać, czy pomoc faktycznie przyczyni się do wpłynięcia na zmianę zachowania beneficjenta pomocy, prowadzącą do realizacji (dodatkowych) inwestycji w danym obszarze objętym pomocą. Zgodnie z pkt 22 kryteriów oceny efekt zachęty można wskazać dla dwóch scenariuszy: bez pomocy nie zostałaby zrealizowana żadna inwestycja, ponieważ nie byłaby ona rentowna dla przedsiębiorstwa w żadnej lokalizacji (scenariusz 1); bez pomocy inwestycja zostałaby zrealizowana w innej lokalizacji w UE (scenariusz 2).

⁽²⁶⁾ Zob. przypis 15.

- (109) Zgodnie z kryteriami oceny państwo członkowskie musi przedstawić Komisji, że pomoc wywołuje efekt zachęty, oraz odpowiednio udowodnić, że pomoc faktycznie wpływa na decyzję dotyczącą inwestycji lub lokalizacji. Oprócz tego państwo członkowskie musi również przedłożyć dokładny opis scenariusza alternatywnego (państwo członkowskie nie udziela beneficjentowi żadnej pomocy). Komisja musi uznać scenariusze za realistyczne.
- (110) Niemcy przyporządkowują pomoc na rzecz Porsche Leipzig i Porsche AG do scenariusza 2. Z tego powodu Niemcy przedłożyły alternatywny scenariusz dla konkretnej inwestycji i planowania lokalizacji w odniesieniu do projektu Macan, w którym uwzględnili kilka alternatywnych lokalizacji dla zakładu w Lipsku na terytorium Niemiec.
- (111) Zgodnie z kryteriami oceny państwa członkowskie muszą wykazać efekt zachęty. Zgodnie z pkt 25 kryteriów oceny „państwo członkowskie może wykazać efekt zachęty za pomocą dokumentów przedsiębiorstwa, z których wynika, że koszty i korzyści lokalizacji inwestycji w danym regionie objętym pomocą zostały porównane z kosztami i korzyściami inwestycji w innym regionie”. Państwo członkowskie powinno przedłożyć sprawozdania finansowe, wewnętrzne plany handlowe oraz inne dokumenty dla różnych scenariuszy inwestycji.
- (112) Niemcy przedłożyły obszerne, aktualne i autentyczne dokumenty, które dokumentują wieloetapowy proces decyzyjny Porsche AG w odniesieniu do wyboru lokalizacji dla projektu inwestycyjnego.
- (113) Stosownie do tego zostało przeanalizowanych pięć scenariuszy dla lokalizacji zakładu produkcyjnego. Wszystkie lokalizacje poza Lipskiem znajdują się poza obszarami objętymi pomocą w Niemczech.
- (114) W trakcie procesu planowania przeprowadzono różne obliczenia i szacunki kosztów z coraz większą dokładnością i precyzją. Na tej podstawie najwłaściwszy scenariusz, tak zwany scenariusz odniesienia, został zdefiniowany na nowo trzy razy⁽²⁷⁾. Na podstawie przedłożonych dokumentów Komisja stwierdza, że przy takim samym stopniu dokładności szacunków kosztów produkcji powstających w lokalizacji zakładu produkcyjnego (dla wszystkich scenariuszy przyjmuje się taki sam poziom obrotów) najbardziej konkurencyjnymi scenariuszami (opcjami lokalizacji) okazały się scenariusz 3 (prace konstrukcyjne i lakierowanie w [lokalizacja 1 w Niemczech]), transport polakierowanej karoserii do Lipska w celu montażu) oraz scenariusz 5 (prace konstrukcyjne, lakierowanie i montaż w Lipsku).
- (115) Jak wynika z dokumentów, z tego powodu na ostatnim etapie procesu decyzyjnego porównano już tylko scenariusze 3 i 5.
- (116) Jak wyjaśniono w motywie 53 niniejszej decyzji, ostateczne szacunki kosztów produkcji w danej lokalizacji wykazały dodatkowe koszty w wysokości 65 mln EUR dla scenariusza 5 (Lipsk) względem scenariusza 3 ([lokalizacja 1 w Niemczech]/Lipsk). W celu wyrównania dodatkowych kosztów scenariusza 5 oraz mając na uwadze wcześniejsze formalne decyzje Rady Nadzorczej dotyczące lokalizacji projektu inwestycyjnego, Porsche Leipzig zwróciło się do władz saksońskich z pytaniem o możliwość udzielenia pomocy państwa w celu przeniesienia realizacji projektu inwestycyjnego do Lipska.
- (117) W piśmie z dnia 25 lutego 2011 r. Porsche Leipzig zwróciło się do MGPT o zweryfikowanie, czy możliwe jest przyznanie pomocy na projekt inwestycyjny. Po spotkaniu, w którym wzięło udział kierownictwo Porsche Leipzig i władze saksońskie oraz na którym kierownictwo Porsche Leipzig wyjaśniło projekt inwestycyjny i określiło etap procesu decyzyjnego, w piśmie z dnia 9 marca 2011 r. władze saksońskie zapewniły Porsche Leipzig, że wspierają realizację projektu inwestycyjnego polegającego na kompletnej produkcji modelu Macan w Lipsku w ramach istniejących możliwości wsparcia rozwoju regionalnego.
- (118) Jak wyjaśniono w motywie 56 niniejszej decyzji, koszty dodatkowe scenariusza 5 zmniejszyły się względem scenariusza 3 z uwzględnieniem maksymalnej dopuszczalnej kwoty pomocy do 27,52 mln EUR. W scenariuszu 5 uwzględnionych zostało jeszcze kilka kryteriów jakościowych.
- (119) W dniu 15 marca 2011 r. Rada Nadzorcza podjęła decyzję o realizacji całego projektu inwestycyjnego w Lipsku (scenariusz 5). Jak wynika z protokołu posiedzenia Rady Nadzorczej, decyzja ta została podjęta z zastrzeżeniem udzielenia pomocy państwa.
- (120) Po tym, jak Rada Nadzorcza podjęła decyzję z zastrzeżeniem przyznania pomocy państwa, w dniu 24 marca 2011 r. Porsche Leipzig złożyło formalny wniosek o udzielenie pomocy regionalnej. W dniu 29 marca 2011 r. Saksoński Bank Odbudowy potwierdził na piśmie, że projekt inwestycyjny zasadniczo spełnia warunki kwalifikowalności. Po tym formalnym potwierdzeniu, w kwietniu 2011 r. rozpoczęto prace w ramach projektu inwestycyjnego.

⁽²⁷⁾ Zob. przypis 17.

- (121) W świetle powyższego, zgodnie z pkt 20 kryteriów oceny, Komisja stwierdza, że ogólne kryteria formalnej oceny efektu zachęty, zawarte w pkt 38 wytycznych w sprawie pomocy regionalnej, są spełnione. Beneficjent pomocy złożył wniosek o udzielenie pomocy regionalnej i przed rozpoczęciem prac związanych z projektem inwestycyjnym właściwy organ potwierdził na piśmie, że projekt ten zasadniczo spełnia warunki kwalifikowalności. Ponadto Niemcy przedstawiły wyraźne dowody na to, że pomoc faktycznie odegrała pewną rolę w podejmowaniu decyzji o lokalizacji. Porsche AG podjęło decyzję o przeniesieniu kompletnej produkcji modelu Macan do Lipska dopiero po otrzymaniu potwierdzenia, że podczas realizacji tego projektu można liczyć na pomoc państwa i na wsparcie władz, oraz po potwierdzeniu przez Radę Nadzorczą lokalizacji z zastrzeżeniem udzielenia pomocy państwa. Komisja jest zdania, że alternatywny scenariusz, przedstawiony przez Niemcy zgodnie z pkt 23 i 25 kryteriów oceny, jest realistyczny; w tym celu przedłożone zostały autentyczne i aktualne dokumenty. Przedmiotowa pomoc wywołuje więc faktyczny (znaczący) efekt zachęty. Poprzez zmniejszenie dodatkowych kosztów na rzecz lokalizacji w Lipsku pomoc ta wpłynęła na wybór lokalizacji przez przedsiębiorstwo będące beneficjentem pomocy. Bez pomocy nie można by było zrealizować tej inwestycji w Lipsku.

6.6.1.4. Proporcjonalność pomocy

- (122) Aby zapewnić proporcjonalność pomocy, jej wysokość i intensywność muszą być ograniczone do minimum niezbędnego do realizacji projektu inwestycyjnego w regionie otrzymującym pomoc.
- (123) Ogólnie rzecz biorąc, pomoc regionalną uznaje się za adekwatną do zakresu problemów występujących w regionie otrzymującym pomoc, w przypadku gdy pomoc ta nie przekracza pułapów, które stosuje się w odniesieniu do przyznawania pomocy, łącznie z automatycznym i stopniowym zmniejszaniem pułapów pomocy regionalnej dla dużych projektów inwestycyjnych (które są już uwzględnione na mapie obszarów objętych pomocą). W tym przypadku intensywność pomocy nie przekracza pułapów pomocy regionalnej, skorygowanych zgodnie z mechanizmem zmniejszania pułapów, o którym mowa w motywie 80.
- (124) Oprócz tego, zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w wytycznych w sprawie pomocy regionalnej, kryteria oceny przewidują przeprowadzenie bardziej szczegółowej oceny. W przypadku scenariusza 2 pomoc uznawana jest za adekwatną, jeśli pokrywa ona różnicę kosztów netto poniesionych przez beneficjenta pomocy korzystającego z pomocy w celu zainwestowania w regionie otrzymującym pomoc oraz kosztów netto potrzebnych do inwestycji w alternatywnej lokalizacji.
- (125) Z dokumentów przedłożonych przez Niemcy wynika, że pomoc była ograniczona do wymaganej kwoty, ponieważ różnica kosztów w przypadku scenariusza 3 i 5 nie została przekroczona. Ostateczna kalkulacja pokazuje, że sam scenariusz 5 z uwzględnieniem pomocy jest pod względem nominalnym droższy od scenariusza 3 o 27,5 mln EUR (bez pomocy o 65 mln EUR). Mając na uwadze określone korzyści strategiczne, które trudno jest określić ilościowo (drugi kompletny zakład produkcyjny pod nazwą Porsche), aspekty jakościowe (unikanie zagrożeń związanych z transportem pomiędzy [lokalizacja 1 w Niemczech] a Lipskiem) oraz korzyści związane z wizerunkiem ([...]), które również wpłynęły na decyzję dotyczącą lokalizacji, Niemcy uznają, że pozostałe koszty dodatkowe są możliwe do przyjęcia.
- (126) Z uwagi na to, że pomoc jest ograniczona do kwoty wymaganej w celu pokrycia dodatkowych kosztów netto realizacji projektu inwestycyjnego w lokalizacji w Lipsku względem alternatywnej lokalizacji, Komisja stwierdza, że przedmiotowa pomoc jest proporcjonalna.

6.6.2. Negatywny wpływ pomocy na konkurencję i wymianę handlową

- (127) Zgodnie z pkt 40 kryteriów pomocy: „Jeśli natomiast scenariusz alternatywny wskazuje, że mimo braku pomocy inwestycja byłaby zrealizowana, aczkolwiek być może w innej lokalizacji (scenariusz 2), oraz jeśli pomoc ta jest proporcjonalna, ewentualne wskaźniki zakłóceń, takie jak wysoki udział w rynku oraz wzrost mocy produkcyjnych, na nierentownym rynku pozostają w zasadzie bez zmian niezależnie od faktu udzielenia pomocy”.
- (128) Z uwagi na to, że decyzja inwestycyjna opiera się na scenariuszu 2, a pomoc jest ograniczona do minimum, nie można stwierdzić negatywnego wpływu na wymianę handlową ani na konkurencję. Inwestycja zostałaby zrealizowana w innej lokalizacji i w każdym razie doszłoby do takiego samego zakłócenia konkurencji. Z tego powodu Komisja uważa, że przedmiotowa pomoc nie wywiera negatywnego wpływu na konkurencję.

- (129) Zgodnie z pkt 53 kryteriów oceny „[...] konkluzja, że bez pomocy dana inwestycja zostałaby przeprowadzona w biedniejszym regionie (im słabiej rozwinięty region, tym wyższy maksymalny poziom pomocy) lub w regionie, który uważany jest za równie słabo rozwinięty jak region docelowy (o identycznym maksymalnym poziomie pomocy regionalnej), stanowi negatywny element w ogólnym teście bilansującym, który nie może być zrównoważony przez jakiegokolwiek inne elementy pozytywne, ponieważ jest sprzeczny z podstawowymi zasadami pomocy regionalnej”.
- (130) Jako że nic nie wskazuje na to, jakoby inwestycja została przeprowadzona w innym regionie objętym pomocą z uwzględnieniem wyższego lub porównywalnego maksymalnego poziomu pomocy (lub jakoby brano pod uwagę lokalizację poza terytorium Niemiec), Komisja uważa, że przedmiotowa pomoc nie wywołuje efektu niesprzyjającego spójności, który byłby sprzeczny z rzeczywistym celem pomocy regionalnej.

6.7. BILANS

- (131) Po stwierdzeniu, że przedmiotowa pomoc stanowi zachętę do realizacji inwestycji w danym regionie oraz że jest ona adekwatna, należy porównać skutki pozytywne i negatywne.
- (132) Przeprowadzona ocena potwierdziła, że przedmiotowy środek pomocy zachęca do realizacji inwestycji, która w istotny sposób przyczyni się do rozwoju regionu znajdującego się w niekorzystnej sytuacji, który zgodnie z art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE kwalifikuje się do uzyskania pomocy, nie wywierając na ten region negatywnego wpływu poprzez zapewnienie takiego samego lub wyższego maksymalnego poziomu pomocy (brak efektu niesprzyjającego spójności). Według Komisji inwestycja w biedniejszym regionie jest w kontekście spójności Unii ważniejsza niż taka sama inwestycja w regionie znajdującym się w lepszej sytuacji. Zgodnie z pkt 53 kryteriów oceny Komisja uważa, że „[...] pozytywne skutki pomocy regionalnej, które jedynie wyrównują różnicę w kosztach netto inwestycji w stosunku do bardziej rozwiniętej alternatywnej lokalizacji inwestycji [...] zostaną zasadniczo wzięte pod uwagę w ramach testu bilansującego, aby zrównoważyć potencjalne negatywne skutki wyboru alternatywnej lokalizacji dla nowej inwestycji”.
- (133) Na podstawie powyższych rozważań Komisja ponadto uznaje, że w przypadku pomocy, która pokrywa różnicę kosztów netto projektu inwestycyjnego w wybranej lokalizacji i kosztów netto powstających w bardziej rozwiniętej alternatywnej lokalizacji, pozytywne skutki w odniesieniu do celów i proporcjonalności pomocy (patrz wyżej) zrównoważą negatywny wpływ na wymianę handlową w alternatywnej lokalizacji.
- (134) Zgodnie z pkt 68 wytycznych w sprawie pomocy regionalnej oraz na podstawie szczegółowej oceny, która została przeprowadzona w oparciu o kryteria oceny, Komisja stwierdza, że przedmiotowa pomoc jest niezbędna w celu wywołania efektu zachęty do realizacji inwestycji oraz że korzyści płynące ze środka pomocy równoważą wynikające z tego zakłócenie konkurencji oraz wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

7. WNIOSEK

- (135) Komisja stwierdza, że planowana regionalna pomoc inwestycyjna, która przed dniem 1 lipca 2014 r. została udzielona na rzecz Porsche Leipzig GmbH i Dr Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft z zastrzeżeniem zatwierdzenia przez Komisję, spełnia wszystkie wymagania określone w wytycznych w sprawie pomocy regionalnej oraz kryteriach oceny, i że w związku z tym można ją uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym zgodnie z art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

1. Planowana przez Niemcy pomoc państwa na rzecz Porsche Leipzig GmbH i Dr Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft w wysokości 43 666 078,75 EUR (wartość bieżąca, dyskontowana w momencie zgłoszenia) oraz o maksymalnej intensywności pomocy na poziomie 8,37 % ekwiwalentu dotacji brutto jest zgodna z rynkiem wewnętrznym zgodnie z art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE.
2. Wdrożenie określonej w art. 1 ust. 1 pomocy zostanie zatwierdzone, o ile pomoc ta zostanie udzielona przed dniem 1 lipca 2014 r.

Artykuł 2

Niemcy zobowiązują się do przedłożenia Komisji następujących dokumentów:

- kopii dokumentów mających istotny związek ze środkiem pomocy – w terminie dwóch miesięcy od przyznania pomocy,
- okresowego sprawozdania (zawierającego informacje dotyczące wypłacanych kwot pomocy, wykonania umowy o pomoc oraz informacje o innych projektach inwestycyjnych inicjowanych w tym samym zakładzie) – co pięć lat, począwszy od zatwierdzenia pomocy przez Komisję,
- szczegółowego sprawozdania końcowego – w terminie sześciu miesięcy od wypłacenia ostatniej transzy pomocy, na podstawie zgłoszonego harmonogramu płatności.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Federalnej Niemiec.

Sporządzono w Brukseli dnia 9 lipca 2014 r.

W imieniu Komisji
Joaquín ALMUNIA
Wiceprzewodniczący
