

POMOC PAŃSTWA – NIEMCY**Pomoc państwa nr SA.34118 (2012/C) (ex 2011/N) DE – LIP – pomoc dla Porsche Leipzig****Zaproszenie do zgłaszania uwag zgodnie z art. 108 ust. 2 TFUE****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

(2012/C 333/03)

Pismem z dnia 11.7.2012 r., zamieszczonym w języku autentycznym na stronach następujących po niniejszym streszczeniu, Komisja powiadomiła Niemcy o swojej decyzji w sprawie wszczęcia postępowania określonego w art. 108 ust. 2 TFUE dotyczącego wyżej wspomnianego środka pomocy.

Zainteresowane strony mogą zgłaszać uwagi na temat środka pomocy, w odniesieniu do którego Komisja wszczyni postępowanie, w terminie jednego miesiąca od daty publikacji niniejszego streszczenia i następującego po nim pisma. Uwagi należy kierować do Kancelarii ds. Pomocy Państwa w Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji Komisji Europejskiej na następujący adres lub numer faksu:

European Commission
Directorate-General for Competition
State Aid Registry
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË
Faks: 32.2.29.61.242

Otrzymane uwagi zostaną przekazane władzom niemieckim. Zainteresowane strony zgłaszające uwagi mogą wystąpić z odpowiednio uzasadnionym pisemnym wnioskiem o objęcie ich tożsamości klauzulą poufności.

TEKST STRESZCZENIA**OPIS ŚRODKA POMOCY I PROJEKTU INWESTYCYJNEGO**

Dnia 20 grudnia 2011 r. władze niemieckie zgłosiły pomoc regionalną na rzecz Porsche Leipzig GmbH oraz Porsche AG, spółek zależnych grupy Volkswagen-Porsche, dla projektu inwestycyjnego realizowanego w Lipsku (Leipzig), region Saksonia (Niemcy) – obszarze objętym pomocą zgodnie z art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE, w przypadku którego standardowy pułap pomocy regionalnej dla dużych przedsiębiorstw wynosi 20% ekwiwalentu dotacji brutto.

Celem projektu inwestycyjnego jest rozbudowa istniejącego zakładu produkcyjnego w celu produkcji nowego modelu samochodu osobowego – „Porsche Macan”. Model ten należy do kategorii pojazdów sportowo-użytkowych (SUV)/crossover, z segmentu kategorii B (samochody osobowe klasy średniej) według klasyfikacji POLK, a według IHS Global Insight – segmentu SUV D (standardowe samochody sportowo-użytkowe) ⁽¹⁾.

Projekt inwestycyjny rozpoczęto w kwietniu 2011 r., a zakończenie planowane jest na marzec 2014 r. Całkowite kwalifikowalne koszty inwestycyjne projektu wynoszą 521,56 mln EUR według wartości bieżącej. Kwota pomocy wynosi 43,67 mln EUR według wartości bieżącej.

OCENA ZGODNOŚCI ŚRODKA POMOCY

Zatwierdzenie przez Komisję pomocy regionalnej na rzecz dużych projektów inwestycyjnych zgodnie z pkt 68 wytycznych w sprawie pomocy regionalnej ⁽²⁾ w ramach wstępnej analizy

⁽¹⁾ IHS Global Insight oraz POLK świadczą usługi w zakresie analizowania rynku pojazdów.

⁽²⁾ Wytyczne w sprawie krajowej pomocy regionalnej na lata 2007-2013, Dz.U. C 54 z 4.3.2006, s. 13.

jest uzależnione od udziału w rynku, jaki posiadał beneficjent przed rozpoczęciem inwestycji i po jej zakończeniu, od zdolności produkcyjnych powstałych wskutek inwestycji, a także od wyników przedmiotowego rynku. Aby przeprowadzić odpowiednie testy na podstawie pkt 68 lit. a) i b), Komisja musi najpierw ustalić odpowiednie definicje rynków: produktowego i geograficznego.

Jeśli chodzi o definicję właściwego rynku produktowego, władze Niemiec są zdania, że – w przypadku, gdy Komisja w ogóle uzna segmentację za konieczną – w przedmiotowej sprawie zastosowanie powinna mieć tylko klasyfikacja POLK, między innymi ze względu na fakt, że grupa Volkswagen-Porsche prowadzi swoje długoterminowe planowanie strategiczne i analizy na podstawie pojęciowej POLK. Ze względu na brak substytutów właściwy rynek produktowy obejmowałby tylko segment kategorii B według klasyfikacji POLK. Komisja ma wątpliwości co do tego, czy definicja ta może zostać przyjęta, a na obecnym etapie jest zdania, że w odniesieniu do pojazdów sportowo-użytkowych, ze względu na ich odmienny charakter w porównaniu do „normalnych” samochodów osobowych pod względem cen, wielkości, osiągnięć silnika itp., klasyfikacja IHS Global Insight byłaby bardziej odpowiednia i powinna zatem zostać zastosowana do projektu. Z tego właśnie powodu w innych rozpatrywanych niedawno przypadkach dotyczących pojazdów sportowo-użytkowych, Komisja opierała się na klasyfikacji IHS Global Insight, a nie POLK ⁽³⁾.

Według władz niemieckich właściwym rynkiem geograficznym dla samochodów powinien być rynek światowy, ponieważ duzi producenci samochodów prowadzący działalność międzynarodową konkurują na szczeblu światowym. Ponadto władze niemieckie twierdzą, że ponieważ koszty transportu są coraz

⁽³⁾ Zob. decyzja Komisji C(2011) 6479 wersja ostateczna z 20.9.2011, N 559/2010 – Zjednoczone Królestwo – LIP – Jaguar Cars, Dz.U. C 22, 27.1.2012, s. 2.

niższe, poziom wywozu i przywozu pojazdów ciągle wzrasta. Za właściwy rynek geograficzny należy uznać przynajmniej połączony rynek geograficzny EOG i Ameryki Północnej. Komisja zauważa, że kwestia, czy w sprawach dotyczących sektora motoryzacji właściwy rynek geograficzny jest szerszy niż EOG, jest obecnie badana w ramach dwóch formalnych postępowań wyjaśniających ⁽¹⁾. Komisja uważa, że w przypadku przedmiotowych produktów właściwy rynek geograficzny obejmuje co najmniej terytorium EOG. Jednakże Komisja nie jest w stanie wykluczyć bez wątpliwości, na podstawie argumentów przedstawionych przez władze niemieckie, że rynek geograficzny w sektorze motoryzacji w odniesieniu do segmentów rynku, których dotyczy inwestycja, ograniczony jest do rynku EOG.

Jeżeli za właściwy rynek geograficzny uzna się EOG, analiza zgodnie z pkt 68 wytycznych w sprawie pomocy regionalnej wykazała, że przekroczone zostają: w przypadku zastosowania danych dotyczących segmentu B według POLK – pułap 25%

udziału w rynku, a w przypadku zastosowania danych dotyczących segmentu SUV-D według IHS Global Insight – pułap 5% wzrostu zdolności produkcyjnych na nierentownym rynku.

Wytyczne w sprawie pomocy regionalnej przewidują w takich przypadkach wszczęcie przez Komisję formalnego postępowania wyjaśniającego i przeprowadzenie szczegółowej oceny pomocy, aby stwierdzić, czy jest ona konieczna i proporcjonalna do stworzenia zachęty dla inwestycji oraz czy wynikające z niej korzyści przeważają nad zakłóceniem konkurencji i wpływem na wymianę handlową między państwami członkowskimi. Komisja przeprowadzi szczegółową ocenę tych kwestii na podstawie komunikatu Komisji w sprawie kryteriów dotyczących szczegółowej oceny pomocy regionalnej dla dużych projektów inwestycyjnych ⁽²⁾.

Zainteresowane strony proszone są o przedstawienie uwag na temat przedmiotowego środka pomocy.

⁽¹⁾ SA.27913 - C 31/2009 - HUN - LIP - Pomoc dla Audi Hungaria Motor Kft.: decyzja z dnia 28.10.2009 (C (2009) 8131), Dz.U. C 64 z 16.3.2010, s. 15; decyzja przedłużająca postępowanie z dnia 6 lipca 2010 r. (C(2010) 4474), Dz.U. C 234 z 10.9.2010, s. 4; decyzja z dnia 13.7.2011 (C (2011) 4935) w SA.32169 - C/2011 - DE - LIP - pomoc dla Volkswagen Sachsen, Dz.U. C 361 z 10.12.2011, s. 17.

⁽²⁾ Komunikat Komisji w sprawie kryteriów dotyczących szczegółowej oceny pomocy regionalnej dla dużych projektów inwestycyjnych, Dz.U. C 223 z 16.9.2009, s. 3.

TEKST PISMA

„Die Kommission teilt Deutschland mit, dass sie nach Prüfung der von Deutschland übermittelten Angaben zu der vorgenannten Beihilfemaßnahme beschlossen hat, das Verfahren nach Artikel 108 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (im Folgenden „AEUV“) zu eröffnen.

1. VERFAHREN

- (1) Mit elektronischer Anmeldung, die am 20. Dezember 2011 bei der Kommission registriert wurde (SANI 6554), meldete Deutschland eine Regionalbeihilfe im Sinne der Leitlinien für Regionalbeihilfen⁽¹⁾ bei der Kommission an, die der Porsche Leipzig GmbH und der Dr. Ing. H.c. F. Porsche Aktiengesellschaft (Porsche AG) für ein Investitionsvorhaben in Leipzig (Land Sachsen) gewährt werden soll.
- (2) Mit Schreiben vom 16. Februar 2012 (2012/015699), 26. April 2012 (2012/044175) und 12. Juni 2012 (2012/061187) forderte die Kommission zusätzliche Informationen zu der angemeldeten Beihilfe an, die Deutschland in drei Schreiben übermittelte, die am 13. März 2012 (2012/027874), 7. Mai 2012 (2012/047944) bzw. 20. Juni 2012 (2012/065431) bei der Kommission registriert wurden.

2. BESCHREIBUNG DES VORHABENS UND DER BEIHILFEMAßNAHME

- (3) Deutschland beabsichtigt, der Porsche Leipzig GmbH und der Dr. Ing. H.c. F. Porsche Aktiengesellschaft (Porsche AG) zur Förderung der regionalen Entwicklung eine Regionalbeihilfe in Form eines Direktzuschusses und einer Investitionszulage für die Produktion eines neuen Fahrzeugtyps zu gewähren. Die Investition soll am Standort Leipzig erfolgen, der im NUTS-II-Gebiet Sachsen und somit in einem Fördergebiet nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV liegt, in dem für Großunternehmen ein Regionalbeihilferegelsatz von 20 %, ausgedrückt als Bruttosubventionsäquivalent (im Folgenden „BSÄ“), gilt⁽²⁾.

2.1. Die Beihilfeempfänger

- (4) Beihilfeempfänger sind die Porsche Leipzig GmbH und die Dr. Ing. H.c. F. Porsche Aktiengesellschaft (Porsche AG)⁽³⁾, zwei Tochtergesellschaften des Porsche-Konzerns (im Folgenden „Porsche-Konzern“), der seinen Sitz in Stuttgart hat. 2010 beschäftigte der Porsche-Konzern in Leipzig rund 850 Mitarbeiter.
- (5) Die Aufsichtsräte des Volkswagen-Konzerns und des Porsche-Konzerns haben die Gründung eines integrierten Automobilkonzerns (im Folgenden „VW-PO-Konzern“) vereinbart. Der VW-PO-Konzern produziert in über 40 Werken in rund 20 Ländern in Europa, Amerika, Asien und

⁽¹⁾ Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung 2007-2013 (ABl. C 54 vom 4.3.2006, S. 13).

⁽²⁾ Bei Leipzig handelt es sich um ein sogenanntes „vom statistischen Effekt betroffenes Gebiet“; siehe Entscheidung der Kommission vom 8. November 2006 in der Beihilfesache N 459/06 – Nationale Fördergebietskarte für Deutschland 2007-2013 (ABl. C 295 vom 5.12.2006, S. 4).

⁽³⁾ Der Dr. Ing. H.c. F. Porsche Aktiengesellschaft gehören Immobilien des Werks Leipzig.

Afrika Fahrzeuge, die von Kleinwagen bis hin zu Luxuswagen und Nutzfahrzeugen reichen. 2011 stellten die rund 400 000 Konzernbeschäftigten über 7,9 Millionen Fahrzeuge her. Deutschland bestätigte, dass die übermittelten Marktdaten alle vom VW-PO-Konzern hergestellten bzw. verkauften Fahrzeuge umfassen.

2.2. Das Investitionsvorhaben

- (6) Gegenstand des Investitionsvorhabens ist die Erweiterung des bestehenden Produktionswerks im Hinblick auf die Herstellung des neuen Pkw-Modells „Porsche Macan“. Dabei handelt es sich um eine Geländelimousine (Sport Utility Vehicle – SUV) / einen Pkw vom Crossover-Typ, welche(r) nach der Klassifizierung von POLK dem Segment B (mittelgroße Pkw / Pkw der Mittelklasse) und nach der Klassifizierung von IHS Global Insight dem Segment SUV D (Standard Sport Utility Vehicle) angehört⁽⁴⁾.
- (7) Im Rahmen des Vorhabens sind Investitionen in Gebäude, Maschinen, Anlagen sowie immaterielle Aktiva geplant. Ferner umfasst das Vorhaben Investitionen in den Karosseriebau und eine Lackiererei, die für die Herstellung des neuen Fahrzeugtyps bestimmt sind. Da das bestehende Werk in Leipzig zurzeit nur für die Wagenmontage eingesetzt wird, wird der Standort durch die Investitionen zu einem vollwertigen Produktionswerk.
- (8) Durch das Vorhaben wird eine Produktionskapazität von [...] (*) Fahrzeugen pro Jahr geschaffen. Technisch möglich wäre eine Höchstkapazität von [40 000-100 000] Fahrzeugen. Auf der Grundlage von 235 Arbeitstagen entspricht dies [...] Fahrzeugen pro Tag. Die volle Produktionskapazität wird voraussichtlich im März 2014 erreicht.
- (9) Mit dem Investitionsvorhaben wurde im April 2011 begonnen. Der Abschluss des Investitionsvorhabens ist für März 2014 vorgesehen.
- (10) Im März 2011 beantragten die Beihilfeempfänger einen Direktzuschuss. Ebenfalls im März 2011 bestätigte die Sächsische Aufbaubank, dass die Beihilfeempfänger grundsätzlich Anspruch auf einen Direktzuschuss als Anreiz für die Umsetzung des Investitionsvorhabens hätten. Die Investitionszulage wird bei dem in Rede stehenden Vorhaben – vorbehaltlich der Genehmigung durch die Kommission – nach einer steuerlichen Regelung gewährt, der zufolge bei Erfüllung objektiver Voraussetzungen ohne weiteren Ermessensspielraum Deutschlands ein gesetzlicher Anspruch auf die Investitionszulage besteht. Die Beihilfeempfänger mussten die Investitionszulage daher nicht vor Beginn der Arbeiten beantragen.

⁽⁴⁾ Bei der vorläufigen Prüfung vertrat Deutschland – für den Fall, dass die Kommission eine Segmentierung überhaupt für erforderlich halten sollte – die Ansicht, dass im vorliegenden Fall ausschließlich die Klassifizierung nach POLK zur Anwendung kommen sollte. Im Einklang mit früheren Beschlüssen halten die Dienststellen der Kommission die Klassifizierung nach IHS Global Insight bei diesen Fahrzeugtypen jedoch für sachgerechter.

(*) Berufsgeheimnis

2.3. Kosten des Investitionsvorhabens

- (11) Die beihilfefähigen Gesamtkosten des Vorhabens belaufen sich nominal auf 550,08 Mio. EUR. Der Gegenwartswert⁽⁵⁾ beträgt 521,56 Mio. EUR. In Tabelle I sind die beihilfefähigen Gesamtkosten des Vorhabens nach Jahren und Kategorien aufgeschlüsselt.

Tabelle I

Beihilfefähige Investitionskosten

(nominal in Mio. EUR)

In Mio. EUR (gerundet)	2011	2012	2013	2014	Gesamt
Gebäude	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Außenanlagen	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Maschinen / Anlagen	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Immaterielle Aktiva	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Insgesamt	[...]	[...]	[...]	[...]	550,08

- (12) Deutschland bestätigt, dass für gebrauchte oder vorhandene Ausrüstung keine Beihilfen beantragt werden und solche Ausrüstung nicht in den beihilfefähigen Kosten des Vorhabens enthalten ist. Deutschland hat bestätigt, dass immaterielle Aktiva von Dritten zu Marktpreisen erworben werden.
- (13) Außerdem werden sowohl der Direktzuschuss als auch die Investitionszulage unter der Voraussetzung gewährt, dass die Beihilfempfänger die Investition in dem Fördergebiet nach Abschluss des Investitionsvorhabens mindestens fünf Jahre lang aufrechterhalten.

2.4. Finanzierung des Investitionsvorhabens

- (14) Deutschland bestätigt, dass die Beihilfempfänger einen beihilfefreien Eigenbetrag von mehr als 25 % der beihilfefähigen Kosten leisten werden.

2.5. Obergrenze für Regionalbeihilfen

- (15) Leipzig liegt im Freistaat Sachsen. Dabei handelt es sich um ein Fördergebiet nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV, in dem für Großunternehmen ein Regionalbeihilferegelsatz von 20 %, ausgedrückt als Bruttosubventionsäquivalent (BSÄ), gilt⁽⁶⁾.

2.6. Rechtsgrundlage

- (16) Die Förderung stützt sich auf die folgende nationale Rechtsgrundlage:
- a. Die Investitionszulage beruht auf dem Investitionszulagengesetz 2010⁽⁷⁾,

⁽⁵⁾ Die Berechnung der in diesem Beschluss aufgeführten Gegenwartswerte erfolgt auf der Grundlage des zur Zeit der Anmeldung geltenden Basissatzes von 2,05 %, dem gemäß der Mitteilung der Kommission über die Änderung der Methode zur Festsetzung der Referenz- und Abzinsungssätze (ABl. C 14 vom 19.1.2008, S. 6) 100 Basispunkte hinzuzufügen sind.

⁽⁶⁾ Siehe Fußnote 2.

⁽⁷⁾ Die Kurzbeschreibung des Investitionszulagengesetzes 2010 wurde bei der Kommission unter der Nummer X 167/08 registriert (ABl. C 280 vom 20.11.2009, S. 5).

- b. der Direktzuschuss auf dem „Koordinierungsrahmen der Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GA) 2009“⁽⁸⁾.

2.7. Beihilfebeträg

- (17) Der Gesamtbeihilfebeträg von insgesamt 43,67 Mio. EUR Nettogegenwartswert wird zwischen 2011 und 2015 ausbezahlt.
- (18) Deutschland bestätigt, dass weder der Gegenwartswert des genehmigten Beihilfehöchstbetrags noch die genehmigte Beihilfeintensität (Gegenwartswert) überschritten würden, falls die beihilfefähigen Kosten vom geschätzten Betrag abweichen sollten.
- (19) Ferner bestätigt Deutschland, dass die Beihilfe für das Vorhaben nicht mit Beihilfen aus anderen lokalen, regionalen, nationalen oder EU-Regelungen zur Deckung derselben beihilfefähigen Kosten kumuliert wird.

2.8. Beitrag zur regionalen Entwicklung

- (20) Deutschland macht insbesondere geltend, dass das Investitionsvorhaben zur Schaffung von 1 040 zusätzlichen Arbeitsplätzen und 30 zusätzlichen Ausbildungsplätzen führen wird.

2.9. Allgemeine Bestimmungen

- (21) Deutschland hat gegenüber der Kommission zugesagt,
- ihr innerhalb von zwei Monaten nach Gewährung der Beihilfe jeweils ein Exemplar der für die Beihilfemaßnahme relevanten Unterlagen zu übermitteln
 - und innerhalb von sechs Monaten nach Auszahlung der letzten Beihilfetranche gemäß dem angemeldeten Auszahlungsplan einen ausführlichen Abschlussbericht vorzulegen.

3. BEIHLFERECHTLICHE WÜRDIGUNG DER MASSNAHME UND PRÜFUNG DER VEREINBARKEIT DER MASSNAHME MIT DEM BINNENMARKT

3.1. Vorliegen einer Beihilfe

- (22) Die finanzielle Förderung wird von Deutschland in Form eines Direktzuschusses und einer Investitionszulage bereitgestellt. Damit handelt es sich um eine staatliche bzw. aus staatlichen Mitteln gewährte Förderung im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV.
- (23) Die Beihilfe wird allein den beiden genannten Tochtergesellschaften des Porsche-Konzerns gewährt und ist folglich selektiv.
- (24) Die finanzielle Förderung in Form eines Direktzuschusses und einer Investitionszulage befreit die Beihilfempfänger von Kosten, die sie normalerweise selbst hätten tragen müssen. Damit entsteht ihnen ein wirtschaftlicher Vorteil gegenüber ihren Wettbewerbern.

⁽⁸⁾ Die Kurzbeschreibung der Regelung „Koordinierungsrahmen der Gemeinschaftsaufgabe – Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ wurde unter dem Aktenzeichen XR 31/2007 (ABl. C 102 vom 5.5.2007, S. 11) bei der Kommission registriert.

- (25) Die von Deutschland in Form eines Direktzuschusses und einer Investitionszulage gewährte finanzielle Förderung ist für eine Investition in die Herstellung von Fahrzeugen bestimmt. Da Fahrzeuge zwischen Mitgliedstaaten gehandelt werden, ist die Maßnahme geeignet, den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen.
- (26) Die Begünstigung der Produktion des Porsche-Konzerns durch die Beihilfe verfälscht den Wettbewerb bzw. droht ihn zu verfälschen.
- (27) Daher stellt die den genannten Tochtergesellschaften des Porsche-Konzerns in Form eines Direktzuschusses und einer Investitionszulage gewährte Beihilfe nach Auffassung der Kommission eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar.

3.2. Rechtmäßigkeit der Beihilfemaßnahme

- (28) Deutschland hat die Beihilfemaßnahme vor ihrer Durchführung angemeldet und ist damit seiner Verpflichtung nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV sowie der Verpflichtung zur Einzelanmeldung nach Artikel 7 Buchstabe e der Gruppenfreistellungsverordnung für Regionalbeihilfen⁽⁹⁾ und nach Artikel 6 Absatz 2 der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung⁽¹⁰⁾ nachgekommen.

3.3. Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Binnenmarkt

- (29) Da es sich bei der Maßnahme um eine regionale Investitionsbeihilfe handelt, wurde sie von der Kommission auf der Grundlage der Leitlinien für Regionalbeihilfen geprüft. Die Maßnahme wurde als Beihilfe angemeldet, die die unter den Randnummern 64 und 67 der Leitlinien für Regionalbeihilfen festgelegten Schwellenwerte überschreitet. Daher berücksichtigte die Kommission die Bestimmungen der Leitlinien für Regionalbeihilfen, insbesondere jene in Abschnitt 4.3 (große Investitionsvorhaben).

3.3.1. Vereinbarkeit mit den allgemeinen Bestimmungen der Leitlinien für Regionalbeihilfen

- (30) Es gibt keine Hinweise darauf, dass der Porsche-Konzern insgesamt oder die Porsche Leipzig GmbH und die Dr. Ing. H.c. F. Porsche Aktiengesellschaft (Porsche AG) im Besonderen sich in finanziellen Schwierigkeiten befinden, da die in den Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten⁽¹¹⁾ festgelegten Voraussetzungen nicht erfüllt sind. Folglich kommen die Beihilfempfänger für eine Regionalbeihilfe in Betracht.
- (31) Die Beihilfe wird in Anwendung von Beihilferegelungen gewährt, die unter die Gruppenfreistellungsverordnung fallen und die Standardkriterien der Leitlinien für Regionalbeihilfen für die Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt erfüllen.

⁽⁹⁾ Verordnung (EG) Nr. 1628/2006 der Kommission vom 24. Oktober 2006 über die Anwendung der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag auf regionale Investitionsbeihilfen der Mitgliedstaaten (ABl. L 302 vom 1.11.2006, S. 29).

⁽¹⁰⁾ Verordnung (EG) Nr. 800/2008 vom 6. August 2008 zur Erklärung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Gemeinsamen Markt in Anwendung der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag (allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung) (ABl. L 214 vom 9.8.2008, S. 3).

⁽¹¹⁾ ABl. C 244 vom 1.10.2004, S. 2.

- (32) Da mit dem Vorhaben eine bestehende Betriebsstätte erweitert werden soll, handelt es sich um eine Erstinvestition im Sinne von Randnummer 34 der Leitlinien für Regionalbeihilfen.
- (33) Die beihilfefähigen Investitionskosten (siehe Tabelle I) wurden nach den Leitlinien für Regionalbeihilfen festgelegt, und die Kumulierungsregeln sind eingehalten worden.
- (34) Die Beihilfempfänger sind verpflichtet, die Investition nach Abschluss des Vorhabens mindestens fünf Jahre lang in der Region aufrechtzuerhalten. Die Beihilfempfänger leisten außerdem einen beihilfefreien Eigenbeitrag in Höhe von mindestens 25 % der beihilfefähigen Kosten.
- (35) Da die Beihilfe im Rahmen von Regionalbeihilferegelungen gewährt wird, kommt Randnummer 10 der Leitlinien für Regionalbeihilfen, der zufolge bei der Würdigung von Ad-hoc-Beihilfen weitere Elemente zu berücksichtigen sind, nach dem derzeitigen Verfahrensstand nicht zur Anwendung.
- (36) Angesichts der vorstehenden Erwägungen vertritt die Kommission zum derzeitigen Verfahrensstand die Auffassung, dass die allgemeinen Kriterien für die Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt erfüllt sind.

3.3.2. Vereinbarkeit mit den Bestimmungen über Beihilfen für große Investitionsvorhaben

3.3.2.1. Einzelinvestition (Randnummer 60 der Leitlinien für Regionalbeihilfen)

- (37) Mit den Leitlinien für Regionalbeihilfen soll verhindert werden, dass ein Mitgliedstaat ein großes Einzelinvestitionsvorhaben künstlich in Teilvorhaben untergliedert, um die Vorschriften für Investitionsbeihilfen für große Investitionsvorhaben zu umgehen. Nach Randnummer 60 der Leitlinien für Regionalbeihilfen stellen solche Teilvorhaben eine Einzelinvestition dar, wenn sie in einem Zeitraum von drei Jahren durchgeführt werden und festes Vermögen betreffen, das eine wirtschaftlich unteilbare Einheit bildet.
- (38) Den der Kommission vorliegenden Informationen zufolge gibt es kein weiteres verbundenes Vorhaben, für das innerhalb des relevanten Dreijahreszeitraums staatliche Beihilfen gewährt wurden bzw. werden.

3.3.2.2. Beihilfeintensität (Randnummer 67 der Leitlinien für Regionalbeihilfen)

- (39) Die insgesamt für das Vorhaben veranschlagten beihilfefähigen Kosten betragen 521 559 981,66 EUR (Gegenwartswert, abgezinst zum Zeitpunkt der Anmeldung). Nach dem Herabsetzungsverfahren in Randnummer 67 der Leitlinien für Regionalbeihilfen ergibt sich daraus eine zulässige Beihilfehöchstintensität von 8,37 % BSÄ (Bruttosubventionsäquivalent) für das Vorhaben.

(40) Da die Intensität der geplanten Beihilfe (Gegenwartswert 43 666 078,75 EUR) die zulässige Beihilfehöchstintensität nicht übersteigt, steht die für das Vorhaben geplante Beihilfeintensität mit den Leitlinien für Regionalbeihilfen im Einklang.

3.3.2.3. Anwendung der Kriterien für die eingehende Prüfung nach Randnummer 68 Buchstaben a und b der Leitlinien für Regionalbeihilfen

(41) Die Genehmigung einer Regionalbeihilfe für große Investitionsvorhaben, die nach vorläufiger Prüfung unter Randnummer 68 der Leitlinien für Regionalbeihilfen fallen, richtet sich nach dem Marktanteil des Beihilfeempfängers vor und nach der Investition, nach der durch das Investitionsvorhaben geschaffenen Kapazität und danach, ob es sich um einen sich unterdurchschnittlich entwickelnden Markt handelt. Um die entsprechenden Überprüfungen nach Randnummer 68 Buchstaben a und b der Leitlinien für Regionalbeihilfen vornehmen zu können, muss die Kommission zunächst den sachlich und den räumlich relevanten Markt abgrenzen.

Betroffenes Produkt

(42) Im Rahmen der Investition werden Pkw produziert, die nach der Klassifizierung von POLK dem Segment B (mittelgroße Pkw / Pkw der Mittelklasse) und nach der Klassifizierung von IHS Global Insight dem Segment SUV D (Standard Sport Utility Vehicle) angehören. Fahrzeuge anderer Segmente bzw. andere Produkte können nicht hergestellt werden.

Der sachlich relevante Markt

(43) Nach Randnummer 69 der Leitlinien für Regionalbeihilfen umfasst der sachlich relevante Markt das betreffende Produkt und jene Produkte, die vom Verbraucher (wegen der Merkmale des Produkts, seines Preises und seines Verwendungszwecks) oder vom Hersteller (aufgrund der Flexibilität der Produktionsanlagen) als seine Substitute angesehen werden.

(44) Die Kommission hat Bedenken in Bezug auf das von Deutschland vorgebrachte allgemeine Argument, dass möglicherweise überhaupt keine Unterteilung des Marktes erforderlich sei. Angesichts der beträchtlichen Unterschiede zwischen den bestehenden Personenkraftwagen, z. B. im Hinblick auf Preis, Größe oder Motorleistung, ist es fraglich, ob es tatsächlich nur einen homogenen und nicht weiter unterteilten Gesamtmarkt für Personenkraftwagen gibt.

(45) Die Kommission hat in ihren Beschlüssen in Fusionskontrollverfahren anerkannt, dass der Automobilmarkt zwar herkömmlicherweise anhand einer Reihe objektiver Kriterien wie Hubraum oder Fahrzeuglänge unterteilt wird, die Grenzen zwischen den einzelnen Segmenten aufgrund anderer Faktoren allerdings verschwimmen. Deshalb wurde in Fusionskontrollbeschlüssen die Frage, ob für die Zwecke der wettbewerbsrechtlichen Prüfung das Pkw-Segment als ein Produktmarkt betrachtet oder dieser weiter unterteilt werden sollte, bisher offengelassen.

(46) Die Kommission hält außerdem fest, dass PRODCOM-Codes⁽¹²⁾ für eine weitere Unterteilung nicht in Betracht kommen, da sie zu viele Überschneidungen enthalten und diese Klassifizierung in der Branche in der Regel nicht für Marktbewertungen herangezogen wird. Grundsätzlich könnten auch noch andere Klassifizierungen, die anderen Zwecken dienen, in Betracht gezogen werden, z. B. jene, die die Vereinigung europäischer Autohersteller ACEA (Association des Constructeurs Européens d'Automobiles) verwendet.

(47) Es gibt verschiedene Dienstleister, die den Automobilmarkt analysieren. Führend in diesem Bereich sind u. a. die Beratungsunternehmen IHS Global Insight und POLK. Mitgliedstaaten und Beihilfeempfänger übermitteln in der Regel ihre Angaben entsprechend einer von diesen Beratungsunternehmen vorgenommenen Segmentierung. IHS Global Insight sieht eine Unterteilung des Pkw-Marktes in eng gefasste Klassen (27 Segmente) vor, während POLK acht Segmente unterscheidet (A000, A00, A0, A, B, C, D und E), wobei das Segment A000 Kleinwagen für den Stadtverkehr umfasst und das Segment E die Oberklasse darstellt. Von Segment A000 bis Segment E steigen der durchschnittliche Preis, die durchschnittliche Größe und die durchschnittliche Motorleistung der Pkw allmählich an. Nur IHS Global Insight sieht eine besondere Segmentierung für Sport Utility Vehicles vor.

(48) Bei der vorläufigen Prüfung vertrat Deutschland – für den Fall, dass die Kommission eine Segmentierung überhaupt für notwendig halten sollte – die Ansicht, dass im vorliegenden Fall allein die Marktsegmentierung nach POLK angewandt werden sollte, weil der VW-PO-Konzern seine gesamte langfristige Geschäftsplanung und seine Analysen auf den POLK-Ansatz stütze. Angesichts nicht vorhandener Substitute umfasse der sachlich relevante Markt ausschließlich das Segment B nach POLK.

(49) Zum derzeitigen Verfahrensstand vertritt die Kommission in Bezug auf SUV hingegen die Auffassung, dass angesichts der zwischen SUV und „normalen“ Pkw bestehenden Unterschiede hinsichtlich Preis, Größe, Motorleistung usw. die Einteilung nach IHS Global Insight sachgerechter wäre und daher auf das vorliegende Vorhaben angewandt werden sollte. Aus denselben Gründen legte die Kommission bei anderen Wettbewerbssachen jüngerer Datums, bei denen es um SUV ging, die Einteilung nach IHS Global Insight und nicht die nach POLK zugrunde⁽¹³⁾.

(50) In ihrer Beschlusspraxis hat die Kommission im Hinblick auf die Abgrenzung des sachlich relevanten Marktes für Fahrzeuge bislang zu keinem Zeitpunkt ausschließlich zusammengefasste Marktsegmente oder die Zusammenfassung aller Personenkraftwagen als sachlich relevanten Markt akzeptiert. Sie hat sich vielmehr auf andere plausible alternative Marktsegmentierungen gestützt, bei denen zusätzlich zu den zusammengefassten Segmenten auch einzelne

⁽¹²⁾ 34.10.12.00, 34.10.13.00, 34.30.11.00 und 34.30.12.00.

⁽¹³⁾ Vgl. Beschluss der Kommission K(2011)6479 endgültig vom 20.9.2011 (N 559/2010 – Vereinigtes Königreich – Großes Investitionsvorhaben – Jaguar (ABL C 22 vom 27.1.2012, S. 2).

Pkw-Segmente (einschließlich der engsten Segmentierung, für die Daten verfügbar sind) als plausible sachlich relevante Märkte berücksichtigt werden⁽¹⁴⁾. Die Frage, ob ein zusammengefasstes Segment, das mehrere Segmente in sich vereint, als sachlich relevanter Markt betrachtet werden kann, ist unter anderem Gegenstand des förmlichen Prüfverfahrens der Kommission in der Beihilfesache C31/2009⁽¹⁵⁾, bei der es um eine ungarische Regionalbeihilfe für ein Investitionsvorhaben des Unternehmens AUDI Hungaria Motor Kft geht, das eine Tochtergesellschaft des Volkswagen-Porsche-Konzerns ist.

- (51) Daher kann die Kommission beim derzeitigen Verfahrensstand auf der Grundlage der Argumente Deutschlands weder für den gesamten Pkw-Markt ohne jede Segmentierung noch allein für das Segment B nach POLK noch allein für das Segment SUV-D nach IHS Global Insight mit Sicherheit feststellen, dass es sich dabei um den von der Investition betroffenen sachlich relevanten Markt handelt. Aus diesen Gründen lässt die Kommission die genaue Abgrenzung des sachlich relevanten Marktes offen und erwägt zum derzeitigen Verfahrensstand alternative Marktabgrenzungen in Bezug auf den gesamten Pkw-Markt sowie in Bezug auf die engste Segmentierung, für die Daten verfügbar sind, d. h. das Segment B nach POLK und das Segment SUV D nach IHS Global Insight.

Räumlich relevanter Markt

- (52) Nach Randnummer 70 der Leitlinien für Regionalbeihilfen sollten für die Überprüfungen nach Randnummer 68 der genannten Leitlinien Märkte normalerweise auf Ebene des EWR abgegrenzt werden oder, falls diese Daten nicht vorliegen oder nicht relevant sind, auf der Grundlage eines anderen allgemein akzeptierten Marktsegments, für das statistische Daten zur Verfügung stehen.
- (53) Nach Auffassung Deutschlands ist der räumlich relevante Markt für Fahrzeuge ein globaler Markt, da die großen, international tätigen Automobilhersteller (OEM) in globalem Wettbewerb zueinander stehen. Nach Ansicht Deutschlands sollte mindestens ein zusammengefasster

räumlicher Markt, der den EWR und Nordamerika umfasst, als räumlich relevanter Markt betrachtet werden.

- (54) Zudem seien die zehn größten OEM mit ihren Vertriebsstandorten und Distributionssystemen weltweit vertreten. Der VW-Porsche-Konzern verfüge über Produktionsstandorte und Absatzgebiete, die sich auf Europa, Nord- und Südamerika, Afrika und Asien verteilen. Die Standorte der großen OEM konkurrierten auch konzernintern bei Standortentscheidungen, die nicht regional beschränkt seien.
- (55) Des Weiteren macht Deutschland geltend, dass bei sinkenden Fahrzeugtransportkosten die Import- und Exportquoten kontinuierlich steigen. Ferner nehme die Marktintegration auf globaler Ebene aufgrund von Zusammenschlüssen sowie der Gründung von Joint Ventures und anderer Formen der Kooperation weiter zu.
- (56) Die Kommission stellt fest, dass bei den Fahrzeugen des Segments SUV-D nach IHS Global Insight erhebliche Handelsströme zwischen dem EWR und Nordamerika zu verzeichnen sind. Der EWR exportiert mehr als 20 % seiner gesamten Produktion im Segment SUV-D nach IHS Global Insight nach Nordamerika. Die europäischen Ausfuhren machen 8 % des nordamerikanischen Verbrauchs an Fahrzeugen des Segments SUV-D nach IHS Global Insight aus.
- (57) Um das Argument des größeren räumlichen Marktes zu stützen, machte Deutschland ferner geltend, dass die geplanten Porsche-Verkäufe an China in Kürze [...] % der Gesamtverkäufe ausmachen würden.
- (58) Die Kommission weist darauf hin, dass derzeit in zwei anhängigen förmlichen Prüfverfahren⁽¹⁶⁾ die Frage behandelt wird, ob in Wettbewerbssachen, die die Automobilbranche betreffen, der räumlich relevante Markt über den EWR-Markt hinausgeht. Die Kommission stellt jedoch fest, dass der Zeitraum der Verkäufe im Rahmen des angemeldeten Investitionsvorhabens (nach 2014) nicht mit dem Zeitraum übereinstimmt, in dem die Verkäufe im Rahmen der Vorhaben, die Gegenstand der anhängigen förmlichen Prüfverfahren sind, stattfinden.

⁽¹⁴⁾ Entscheidung vom 29.4.2009 in der Beihilfesache N 635/2008 – Italien – Großes Investitionsvorhaben – Fiat Sizilien (ABl. C 219 vom 12.9.2009, S. 3); dort heißt es in Erwägungsgrund 76, dass zusätzlich zu zusammengefassten Segmenten auch das einzelne Segment, dem das in Rede stehende Modell zugeordnet wird, als möglicher sachlich relevanter Markt berücksichtigt werden sollte. Entscheidung vom 28.10.2009 in der Beihilfesache SA.27913 – C 31/2009 – Ungarn – Großes Investitionsvorhaben – Beihilfe für Audi Hungaria Motor Kft (ABl. C 64 vom 16.3.2010, S. 15); dort wird in Erwägungsgrund 84 ebenfalls darauf hingewiesen, dass jedes der Segmente von A00 bis E einen plausiblen sachlich relevanten Markt bildet; in dieser Entscheidung werden die Marktanteile für jedes einzelne Segment untersucht. Siehe auch die Entscheidung der Kommission vom 17.6.2009 in der Beihilfesache N 473/2008 Ford España (ABl. C 19 vom 26.1.2010, S. 5) und in der Beihilfesache N 767/2007 Ford Craiova (ABl. C 238 vom 17.9.2008, S. 4).

⁽¹⁵⁾ Entscheidung K(2009)8131 vom 28.10.2009 in der Beihilfesache SA.27913 – C 31/2009 – Ungarn – Großes Investitionsvorhaben – Beihilfe für Audi Hungaria Motor Kft (ABl. C 64 vom 16.3.2010, S. 15); Ausweitungsbeschluss K(2010)4474 vom 6.7.2010 (ABl. C 243 vom 10.9.2010, S. 4); siehe auch den Beschluss vom 9.2.2011 in der Beihilfesache SA30340 – C/2011 (ex N 38/2010) – Großes Investitionsvorhaben – Fiat Powertrain Technologies Poland (ABl. C 151 vom 21.5.2011, S. 5).

(59) Im Einklang mit jüngsten Beschlüssen über staatliche Beihilfen zugunsten der Automobilindustrie vertritt die Kommission die Auffassung, dass die Produktion in der Automobilbranche angebotsseitig zumindest als EWR-weit zu bezeichnen ist.

(60) Nachfrageseitig, d. h. vor allem auf Einzelhandelsebene, haben sich die Wettbewerbsbedingungen in der EU erheblich verbessert (insbesondere im Hinblick auf technische Handelshemmnisse und Vertriebssysteme). Dennoch wirken Preisunterschiede und unterschiedliche Besteuerungssysteme weiterhin hemmend; auch die

⁽¹⁶⁾ Entscheidung K(2009)8131 vom 28.10.2009 in der Beihilfesache SA.27913 – C 31/2009 – Ungarn – Großes Investitionsvorhaben – Beihilfe für Audi Hungaria Motor Kft (ABl. C 64 vom 16.3.2010, S. 15); Ausweitungsbeschluss K(2010)4474 vom 6. Juli 2010 (ABl. C 243 vom 10.9.2010, S. 4); Beschluss K(2011)4935 vom 13.7.2011 in der Beihilfesache SA.32169 – C/2011 – Deutschland – Großes Investitionsvorhaben – Beihilfe für Volkswagen Sachsen (ABl. C 361 vom 10.12.2011, S. 17).

Marktdurchdringung der größten Wettbewerber schwankt noch je nach Mitgliedstaat und insbesondere je nach Kontinent.

- (61) Aus den vorstehenden Gründen ist der räumlich relevante Markt für die betreffenden Produkte für die Zwecke der wettbewerbsrechtlichen Prüfung der vorliegenden Beihilfesache nach Auffassung der Kommission mindestens EWR-weit abzugrenzen. Die Kommission kann allerdings auf der Grundlage der von Deutschland vorgebrachten Argumente nicht zweifelsfrei ausschließen, dass sich der räumlich relevante Markt in Bezug auf die von der Investition betroffenen Segmente der Automobilbranche auf den EWR-Markt beschränkt.

Marktanteil (Randnummer 68 Buchstabe a der Leitlinien für Regionalbeihilfen)

- (62) Im Rahmen der Prüfung nach Randnummer 68 Buchstabe a der Leitlinien für Regionalbeihilfen muss die Kommission

untersuchen, ob der Marktanteil des Beihilfeempfängers vor oder nach der Investition 25 % übersteigt.

- (63) Der Marktanteil des Beihilfeempfängers wird auf Konzernebene für den sachlich und den räumlich relevanten Markt ermittelt. Da mit dem Investitionsvorhaben 2011 begonnen wurde und die volle Produktionskapazität 2014 erreicht werden soll, prüft die Kommission den Marktanteil des VW-PO-Konzerns (einschließlich aller Marken des jeweiligen Konzerns) auf den relevanten Märkten zwischen 2010 und 2015.

- (64) Da die Produktionskosten und Preise je nach Pkw erheblich schwanken und verlässliche Preisschätzungen kaum verfügbar sind, werden zur Abgrenzung von Märkten und Marktentwicklungen in diesem Sektor gemeinhin Umsatzdaten herangezogen. Deutschland hat folgende Angaben zu den Marktanteilen vorgelegt:

Tabelle II

Pkw-Gesamtmarkt – Marktanteile VW-PO-Konzern / EWR

Marktanteil VW/PO	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Alle Segmente	[<25] %	[<25] %	[<25] %	[<25] %	[<25] %	[<25] %

Quelle: POLK 09/2011

- (65) Auf der Grundlage der vorstehend genannten Zahlen wird der Marktanteil des VW-PO-Konzerns auf dem Gesamtmarkt für Personenkraftwagen im EWR in keinem der Jahre des Zeitraums 2010 bis 2015 über 25 % betragen. Das bedeutet, dass der Beihilfeempfänger den in Randnummer 68 Buchstabe a der Leitlinien für Regionalbeihilfen festgesetzten Schwellenwert nicht überschreitet, wenn der Gesamtmarkt für Personenkraftwagen im EWR als sachlich und räumlich relevanter Markt angenommen wird.

Tabelle III

Segment B nach POLK – Marktanteile VW-PO-Konzern / EWR

Marktanteil VW/PO	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Segment B	[>25] %	[>25] %	[>25] %	[>25] %	[>25] %	[>25] %

Quelle: POLK 09/2011

- (66) Auf der Grundlage der vorstehend genannten Zahlen wird der Marktanteil des VW-PO-Konzerns im Segment B im EWR in allen Jahren des Zeitraums 2010 bis 2015 über 25 % betragen. Das bedeutet, dass der Beihilfeempfänger den in Randnummer 68 Buchstabe a der Leitlinien für Regionalbeihilfen festgesetzten Schwellenwert von 25 % überschreitet, wenn Segment B im EWR als sachlich und räumlich relevanter Markt angenommen wird.

Tabelle IV

Segment B nach POLK – Marktanteile VW-PO-Konzern / EWR und Nordamerika

Marktanteil VW/PO	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Segment B	[<25] %	[<25] %	[<25] %	[<25] %	[<25] %	[<25] %

Quelle: POLK 09/2011

- (67) Auf der Grundlage der vorstehend genannten Zahlen wird der Marktanteil des VW-PO-Konzerns im Segment B auf den zusammengefassten Märkten EWR und Nordamerika in allen Jahren des Zeitraums 2010 bis 2015 unter 25 % betragen. Der Beihilfeempfänger überschreitet somit nicht den in Randnummer 68 Buchstabe a festgesetzten Schwellenwert von 25 %, wenn das Segment B auf den zusammengefassten Märkten EWR und Nordamerika als sachlich und räumlich relevanter Markt angenommen wird.

Tabelle V

Segment SUV-D nach Global Insight – Marktanteile VW-PO-Konzern / EWR

Marktanteil VW/PO	2010	2011	2012	2013	2014	2015
SUV-D	[<25] %	[<25] %	[<25] %	[<25] %	[<25] %	[<25] %

Quelle: IHS Global Insight 02/2012

- (68) Auf der Grundlage der vorstehend genannten Zahlen wird der Marktanteil des VW-PO-Konzerns im Segment SUV-D im EWR-Markt in keinem der Jahre des Zeitraums von 2010 bis 2015 über 25 % betragen. Das bedeutet, dass der Beihilfeempfänger den in Randnummer 68 Buchstabe a der Leitlinien für Regionalbeihilfen festgesetzten Schwellenwert von 25 % nicht überschreitet, wenn das Segment SUV-D im EWR als sachlich und räumlich relevanter Markt angenommen wird.

Tabelle VI

Segment SUV-D nach Global Insight – Marktanteile VW-PO-Konzern / EWR und Nordamerika

Marktanteil VW/PO	2010	2011	2012	2013	2014	2015
SUV-D	[<25] %	[<25] %	[<25] %	[<25] %	[<25] %	[<25] %

Quelle: Global Insight 02/2012

- (69) Auf der Grundlage der vorstehend genannten Zahlen wird der Marktanteil des VW-PO-Konzerns im Segment SUV-D auf den zusammengefassten Märkten EWR und Nordamerika in keinem der Jahre des Zeitraums 2010 bis 2015 annähernd 25 % erreichen. Der Beihilfeempfänger überschreitet somit nicht den in Randnummer 68 Buchstabe a festgesetzten Schwellenwert von 25 %, wenn das Segment SUV-D auf den zusammengefassten Märkten EWR und Nordamerika als sachlich und räumlich relevanter Markt angenommen wird.

Produktionskapazität auf einem sich unterdurchschnittlich entwickelnden Markt – Randnummer 68 Buchstabe b der Leitlinien für Regionalbeihilfen

- (70) Die Kommission muss ferner prüfen, ob das Investitionsvorhaben mit Randnummer 68 Buchstabe b der Leitlinien für Regionalbeihilfen vereinbar ist. So ist zu prüfen, ob die durch das Investitionsvorhaben geschaffene Kapazität, die anhand von Daten über den sichtbaren Verbrauch des betroffenen Produkts berechnet wird, mehr als 5 % des Marktvolumens beträgt und, sollte dies der Fall sein, ob die in den fünf Jahren vor Beginn der Investition verzeichnete mittlere Jahreszuwachsrate des sichtbaren Verbrauchs über der für denselben Zeitraum ermittelten mittleren jährlichen Wachstumsrate des Bruttoinlandsprodukts im EWR lag.
- (71) Folglich prüfte die Kommission, ob die durch das Investitionsvorhaben von Porsche geschaffene Kapazität weniger als 5 % des Volumens des relevanten Marktes ausmacht. Deutschland teilte mit, dass im Rahmen des Vorhabens eine Kapazität von insgesamt [40 000-100 000] Einheiten/Jahr geschaffen werden sollte:

— Segment SUV-D nach IHS Global Insight – EWR: Bei Kraftfahrzeugen aus dem Segment SUV-D belief sich der sichtbare Verbrauch im EWR im Jahr 2010 auf 284 189 Einheiten. Die durch das Porsche-Vorhaben geschaffene Kapazität beträgt folglich über 5 % des betreffenden Marktes (und zwar [...] %).

- (72) Aus den vorstehend genannten Zahlen geht hervor, dass die Zunahme der Gesamtkapazität den in Randnummer 68 Buchstabe b der Leitlinien für Regionalbeihilfen festgesetzten Schwellenwert von 5 % deutlich überschreitet, wenn das Segment SUV-D nach IHS Global Insight im EWR-Markt als sachlich und räumlich relevanter Markt angenommen wird. Daher muss die Kommission anhand der mittleren Jahreszuwachsrate (Compound Annual Growth Rate – CAGR) des sichtbaren Verbrauchs des betreffenden Produkts im EWR feststellen, ob sich der Markt unterdurchschnittlich entwickelt. Deutschland hat hierzu folgende Angaben gemacht:

EWK	2010	2005	CAGR
SUV-D	284 189	297 292	- 0,9 %

Da die mittlere Jahreszuwachsrate im Segment SUV-D im EWR deutlich unter der durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate des BIP im EWR in demselben Zeitraum (1,63 %) lag, kann der Schluss gezogen werden, dass der relevante Markt sich in den letzten fünf Jahren vor der Investition unterdurchschnittlich entwickelt hat und sogar rückläufig war.

Schlussfolgerung

- (73) Aus der vorstehenden Analyse geht hervor, dass bei Betrachtung des EWR als räumlich relevanten Markt:

— Segment B nach POLK – EWR: Bei Kraftfahrzeugen aus dem Segment B belief sich der sichtbare Verbrauch im EWR im Jahr 2010 auf 2 280 040 Einheiten. Die durch das Porsche-Vorhaben geschaffene Kapazität beträgt folglich unter 5 % des betreffenden Marktes (und zwar [...] %).

— der in Randnummer 68 Buchstabe a der Leitlinien für Regionalbeihilfen festgesetzte Schwellenwert von 25 % in Bezug auf die Marktanteile des VW-PO-Konzerns im Segment B nach POLK dieses Marktes überschritten wird;

— der in Randnummer 68 Buchstabe b der Leitlinien für Regionalbeihilfen festgesetzte Schwellenwert einer Zunahme der Kapazität um 5 % auf einem sich unterdurchschnittlich entwickelnden Markt in Bezug auf das Segment SUV-D nach IHS Global Insight dieses Marktes überschritten wird.

4. WETTBEWERBSRECHTLICHE BEDENKEN UND GRÜNDE FÜR DIE ERÖFFNUNG DES VERFAHRENS

- (74) Aufgrund der vorstehenden Erwägungen hat die Kommission nach vorläufiger Prüfung der Maßnahme Zweifel, dass die angemeldete Beihilfe als mit Randnummer 68 der Leitlinien für Regionalbeihilfen vereinbar angesehen werden kann.
- (75) Die Kommission stellt fest, dass sie hinsichtlich der Abgrenzung des sachlich relevanten Marktes nicht mit Deutschland übereinstimmt. Zum derzeitigen Verfahrensstand kann die Kommission nicht zweifelsfrei feststellen, ob der Produktmarkt ohne jede Unterteilung als der gesamte Pkw-Markt, ausschließlich als das Segment B nach POLK oder ausschließlich als das Segment SUV-D nach IHS Global Insight abgegrenzt werden kann.
- (76) Die Kommission stellt ferner fest, dass sie in Bezug auf die Abgrenzung des räumlich relevanten Marktes nicht mit Deutschland übereinstimmt. Zum derzeitigen Verfahrensstand kann die Kommission nicht zweifelsfrei feststellen, ob der räumlich relevante Markt als über den EWR-Markt hinausgehend abgegrenzt werden kann.
- (77) Folglich muss die Kommission alle erforderlichen Anhörungen vornehmen und hierzu das Verfahren nach Artikel 108 Absatz 2 AEUV eröffnen. Damit erhalten Dritte, deren Interessen von der Gewährung der Beihilfe betroffen sein können, die Gelegenheit, zu der Maßnahme Stellung zu nehmen. Die Kommission wird in ihrem endgültigen Beschluss sowohl die Angaben des betreffenden Mitgliedstaats als auch die von Beteiligten übermittelten Informationen berücksichtigen.
- (78) Sollte es der Kommission anhand der Stellungnahmen, die zur Eröffnung des förmlichen Prüfverfahrens eingehen, nicht möglich sein, zweifelsfrei festzustellen, dass die in Randnummer 68 Buchstaben a und b genannten Schwellenwerte nicht überschritten werden, wird sie eine eingehende Prüfung des Investitionsvorhabens auf der Grundlage der Mitteilung der Kommission betreffend die Krite-

rien für die eingehende Prüfung staatlicher Beihilfen mit regionaler Zielsetzung zur Förderung großer Investitionsvorhaben⁽¹⁷⁾ durchführen.

- (79) Der Mitgliedstaat und die Beteiligten werden aufgefordert, in ihren Stellungnahmen zum Eröffnungsbeschluss alle Angaben zu übermitteln, die für eine eingehende Prüfung erforderlich sind, und, wie in der Mitteilung beschrieben, alle geeigneten Informationen und Unterlagen vorzulegen.
- (80) Auf der Grundlage der zu den genannten Aspekten übermittelten Informationen wird die Kommission die positiven und negativen Auswirkungen der Beihilfe gegeneinander abwägen. Die Gesamtbewertung der Auswirkungen der Beihilfe wird die Kommission in die Lage versetzen, einen endgültigen Beschluss zu fassen und das förmliche Prüfverfahren abzuschließen.

5. BESCHLUSS

- (81) Aus den vorstehenden Gründen fordert die Kommission Deutschland im Rahmen des Verfahrens nach Artikel 108 Absatz 2 AEUV auf, innerhalb eines Monats nach Eingang dieses Schreibens Stellung zu nehmen und alle für die Würdigung der Beihilfemaßnahme sachdienlichen Informationen zu übermitteln. Deutschland wird aufgefordert, unverzüglich eine Kopie dieses Schreibens an den potenziellen Beihilfeempfänger weiterzuleiten.
- (82) Die Kommission erinnert Deutschland an die aufschiebende Wirkung von Artikel 108 Absatz 3 AEUV und verweist auf Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates, wonach alle rechtswidrigen Beihilfen vom Empfänger zurückzufordern sind.
- (83) Die Kommission weist die Bundesregierung darauf hin, dass sie die Beteiligten durch Veröffentlichung des vorliegenden Schreibens und einer aussagekräftigen Zusammenfassung dieses Schreibens im Amtsblatt der Europäischen Union von der Beihilfesache in Kenntnis setzen wird. Außerdem wird sie die Beteiligten in den EFTA-Staaten, die das EWR-Abkommen unterzeichnet haben, durch Veröffentlichung einer Bekanntmachung in der EWR-Beilage des Amtsblattes der Europäischen Union und die EFTA-Überwachungsbehörde durch Übermittlung einer Kopie dieses Schreibens in Kenntnis setzen. Alle genannten Beteiligten werden aufgefordert, innerhalb eines Monats ab dem Datum dieser Veröffentlichung Stellung zu nehmen."

⁽¹⁷⁾ Mitteilung der Kommission betreffend die Kriterien für die eingehende Prüfung staatlicher Beihilfen mit regionaler Zielsetzung zur Förderung großer Investitionsvorhaben (ABl. C 223 vom 16.9.2009, S. 3).