

V

(Γνωστοποιήσεις)

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ — ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Κρατική ενίσχυση SA.32169 (11/C) (πρώην 10/N) — LIP — Ενίσχυση προς τη Volkswagen Sachsen GmbH

Πρόσκληση για υποβολή παρατηρήσεων σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2011/C 361/09)

Με επιστολή, της 13ης Ιουλίου 2011, που αναδημοσιεύεται στην αυθεντική γλώσσα του κειμένου της επιστολής στις σελίδες που ακολουθούν την παρούσα περίληψη, η Επιτροπή κοινοποίησε στη Γερμανία την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 108 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ σχετικά με την προαναφερόμενη ενίσχυση.

Τα ενδιαφερόμενα μέρη μπορούν να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους επί της ενίσχυσης για την οποία η Επιτροπή κινεί τη διαδικασία μέσα σε ένα μήνα από την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας περίληψης και της επιστολής που ακολουθεί, στην παρακάτω διεύθυνση:

European Commission
Directorate-General for Competition
State aid Greffe
Office: J-70 3/225
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË
Φαξ +32 22961242

Οι παρατηρήσεις αυτές θα κοινοποιηθούν στη Γερμανία. Το απόρρητο της ταυτότητας του ενδιαφερόμενου μέρους που υποβάλλει τις παρατηρήσεις μπορεί να ζητηθεί γραπτώς, με μνεία των σχετικών λόγων.

ΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΕΡΙΛΗΨΗΣ

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ

Στις 27 Δεκεμβρίου 2010, οι γερμανικές αρχές κοινοποίησαν την πρόθεσή τους να χορηγήσουν περιφερειακή ενίσχυση βάσει των κατευθυντήριων γραμμών για τις εθνικές ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα (εφεξής ΚΓΠΕ) ⁽¹⁾ προς τη Volkswagen Sachsen GmbH και τη Volkswagen Sachsen Immobilienverwaltungs GmbH για την πραγματοποίηση επένδυσης στο Zwickau, που βρίσκεται στην περιοχή του Chemnitz στην Σαξονία της Γερμανίας. Πρόκειται για ενισχυόμενη περιοχή δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο α) της ΣΛΕΕ με πάγιο ανώτατο όριο περιφερειακών ενισχύσεων για μεγάλες επιχειρήσεις 30 τοις εκατό του ακαθάριστου ισοδύναμου επιδότησης.

Το σχέδιο στοχεύει στη θεμελιώδη αλλαγή της παραγωγικής διαδικασίας για την παραγωγή μικρών και μεσαίου μεγέθους αυτοκινήτων

των (στα τμήματα A0, A και B βάσει της ταξινόμησης POLK) στην υφιστάμενη μονάδα παραγωγής της Volkswagen Sachsen GmbH στο Zwickau. Η νέα σπονδυλωτή τεχνολογία παραγωγής θα αντικαταστήσει την τρέχουσα διαδικασία παραγωγής που βασίζεται σε παραγωγικές πλατφόρμες και θα επιτρέψει στην δικαιούχο να παράγει μοντέλα διαφόρων κατηγοριών στην ίδια γραμμή παραγωγής. Αυτό θα αυξήσει την ευελιξία και θα δώσει στη δικαιούχο τη δυνατότητα να ανταποκρίνεται στις μεταβολές της ζήτησης.

Η επένδυση άρχισε το 2009 και προβλέπεται να ολοκληρωθεί τον Μάιο του 2014.

Οι επιλέξιμες δαπάνες του σχεδίου στην καθαρή παρούσα αξία τους ανέρχονται σε 697 686 281 EUR. Η προτεινόμενη βοήθεια, της οποίας η καθαρή παρούσα αξία ανέρχεται σε 83 470 000 EUR αντιπροσωπεύει ένταση ενίσχυσης 11,96 % και, κατά συνέπεια, δεν υπερβαίνει το ισχύον ανώτατο όριο έντασης ενίσχυσης 11,96 %.

⁽¹⁾ ΕΕ C 54 της 4.3.2006, σ. 13.

Η ενίσχυση συνίσταται σε επενδυτική προμολόγηση και άμεση επιδότηση βάσει των υφιστάμενων απαλλαγμένων καθεστώτων X 167/08, XR 6/07 και XR 31/07 για περιφερειακές ενισχύσεις.

ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΙΒΑΣΙΜΟΥ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

A. Ενιαίο επενδυτικό σχέδιο

Στόχος των κατευθυντήριων γραμμών είναι να εξασφαλιστεί ότι ένα κράτος μέλος δεν κατατέμνει τεχνητά ένα ενιαίο μεγάλο επενδυτικό σχέδιο σε επί μέρους σχέδια προκειμένου να αποφύγει την εφαρμογή των κανόνων που διέπουν τη χορήγηση επενδυτικών ενισχύσεων για μεγάλα επενδυτικά σχέδια. Δυνάμει της παραγράφου 60 των κατευθυντήριων γραμμών, τα επί μέρους επενδυτικά σχέδια συναποτελούν ένα ενιαίο επενδυτικό σχέδιο εφόσον εφαρμόζονται εντός μιας τριετίας και αφορούν πάγια περιουσιακά στοιχεία που συνδυάζονται με αδιαίρετο από οικονομική άποψη τρόπο.

Η Επιτροπή έχει αμφιβολίες ως προς το εάν μια παράλληλα πραγματοποιούμενη ενισχυόμενη επένδυση στην ίδια μονάδα παραγωγής, η οποία φορά μηχανήματα παραγωγής προσαριστών κατασκευαστικών μερών, τα οποία θα χρησιμοποιούνται για τα εν λόγω μοντέλα αυτοκινήτων, συνιστά ένα ενιαίο επενδυτικό σχέδιο με την υπό εξέταση επένδυση.

B. Αγορά σχετικού προϊόντος και σχετική γεωγραφική αγορά [παράγραφος 68 στοιχείο α) των κατευθυντήριων γραμμών]

Βάσει των κατευθυντήριων γραμμών για τις ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα, τα κράτη μέλη οφείλουν να αποδείξουν ότι ο δικαιούχος μέτρου ενίσχυσης που αφορά μεγάλο επενδυτικό σχέδιο δεν κατέχει άνω του 25 % της αγοράς στη σχετική αγορά προϊόντος και στη σχετική γεωγραφική αγορά πριν και μετά την επένδυση.

Το μερίδιο αγοράς του δικαιούχου στα επί μέρους τμήματα αγοράς αυτοκινήτων Α και Β (σύμφωνα με την ταξινόμηση POLK) στον ΕΟΧ υπερβαίνει το όριο του 25 % τόσο το έτος πριν όσο και το έτος μετά από την επένδυση. Ωστόσο, η Γερμανία υποστηρίζει ότι ως σχετική αγορά προϊόντος πρέπει να εκληφθούν από κοινού τα τμήματα αγοράς από την κατηγορία Α0 έως Β, όπου το μερίδιο αγοράς του δικαιούχου εξακολουθεί να είναι κάτω από το όριο αυτό κατά αμφότερα τα έτη αναφοράς.

Η Γερμανία υποστηρίζει επίσης ότι ως σχετική γεωγραφική αγορά αυτοκινήτων δεν πρέπει να εκληφθεί ο ΕΟΧ (ο οποίος αποτελεί την γεωγραφική οριοθέτηση που κατά κανόνα εφαρμόζεται βάσει των κατευθυντήριων γραμμών για τον προσδιορισμό των γεωγραφικών αγορών), αλλά ότι πρέπει να θεωρηθεί είτε ότι έχει παγκόσμια διάσταση είτε ότι καλύπτει μια αγορά εκτεινόμενη από τον ΕΟΧ έως στην Βόρειο Αμερική για το τμήμα αυτοκινήτων Β και μια αγορά που καλύπτει τις ευρωπαϊκές χώρες εντός και εκτός ΕΟΧ, για το τμήμα αυτοκινήτων Α.

Η Επιτροπή έχει αμφιβολίες ως προς το εάν μπορεί να γίνει δεκτός ο προσδιορισμός της σχετικής αγοράς προϊόντος και της σχετικής γεωγραφικής αγοράς που προτείνει η Γερμανία. Η Επιτροπή δεν πείθεται από τα επιχειρήματα της Γερμανίας ότι ως σχετική αγορά προϊόντος μπορεί να οριστεί ο συνδυασμός των διαφόρων τμημάτων της αγοράς αυτοκινήτων. Ούτε πείθεται η Επιτροπή ότι τα επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικής χρήσης αυτοκίνητα αποτελούν μέρος της ίδιας αγοράς προϊόντος.

Τέλος, η Επιτροπή δεν πείθεται ότι η σχετική γεωγραφική αγορά στον τομέα των αυτοκινήτων είναι ευρύτερη από την αγορά του ΕΟΧ.

Γ. Αύξηση παραγωγικής ικανότητας [παράγραφος 68 στοιχείο β) των κατευθυντήριων γραμμών]

Στην περίπτωση μεγάλων επενδυτικών σχεδίων τα κράτη μέλη πρέπει επίσης να αποδείξουν ότι η παραγωγική ικανότητα που δημι-

ουργείται με την επένδυση δεν υπερβαίνει το 5% της αγοράς, όπως μετράται με βάση τη φαινόμενη κατανάλωση στον ΕΟΧ το έτος πριν από την επένδυση εάν η εν λόγω αγορά είναι υποτονική, δηλαδή βρίσκεται σε απόλυτη ή σχετική παρακμή. Μια αγορά θεωρείται υποτονική όταν ο μέσος ετήσιος ρυθμός μεγέθυνσής της ήταν κάτω από τον μέσο ετήσιο ρυθμό μεγέθυνσης του ΑΕΠ του ΕΟΧ κατά τα 5 έτη που προηγήθηκαν της έναρξης της επένδυσης.

Δεδομένου ότι η αγορά αυτοκινήτων σε καθένα από τα υπόψη τμήματα ήταν υποτονική την πενταετία που προηγήθηκε της επένδυσης και ότι η τεχνική ακαθάριστη παραγωγική ικανότητα που δημιουργείται με το σχέδιο υπερβαίνει το 5% της αγοράς, η Επιτροπή δεν πείθεται ότι πληροίται το κριτήριο της αύξησης της παραγωγικής ικανότητας της παραγράφου 68 στοιχείο β) των κατευθυντήριων γραμμών.

ΕΠΟΜΕΝΟ ΒΗΜΑ

Εφόσον από τις παρασχεθείσες κατά την επίσημη διαδικασία έρευνας πληροφορίες δεν καταστεί δυνατό να επιβεβαιωθεί η τήρηση των ορίων που προβλέπονται στην παράγραφο 58 των ΚΓΠΕ, η Επιτροπή οφείλει να ελέγξει εάν η ενίσχυση είναι αναγκαία και αναλογική ως κίνητρο για επενδύσεις και εάν τα οφέλη από αυτήν υπερκαλύπτουν την προκύπτουσα νόθευση του ανταγωνισμού και την επίδραση επί των συναλλαγών μεταξύ των κρατών μελών. Η εμπειριστατωμένη αυτή εκτίμηση θα διενεργηθεί με βάση την ανακοίνωση της Επιτροπής για τα κριτήρια για την αναλυτική αξιολόγηση περιφερειακών ενισχύσεων προς μεγάλα επενδυτικά σχέδια (2).

Ενώπι της εμπειριστατωμένης αυτής εκτίμησης, τα ενδιαφερόμενα μέρη καλούνται, ιδίως, να παράσχουν όλες τις απαιτούμενες πληροφορίες για να προσδιοριστεί ο χαρακτήρας οικονομικού κινήτρου της ενίσχυσης, δηλαδή, εάν (1) η ενίσχυση παρέχει κίνητρο για τη λήψη θετικής απόφασης όσον αφορά την πραγματοποίηση της επένδυσης διότι μπορεί να πραγματοποιηθεί στην ενισχυόμενη περιφέρεια μια επένδυση που, σε διαφορετική περίπτωση, δεν θα ήταν κερδοφόρα για την επιχείρηση σε καμία περιοχή, ή εάν (2) η ενίσχυση παρέχει κίνητρο για την πραγματοποίηση μιας προγραμματισμένης επένδυσης στη σχετική περιοχή αντί σε άλλη, διότι με αυτήν αντισταθμίζονται τα καθαρά μειονεκτήματα και το καθαρό κόστος που συνεπάγεται η πραγματοποίηση επένδυσης στην ενισχυόμενη περιοχή.

ΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΕΠΙΣΤΟΛΗΣ

«Die Kommission teilt Deutschland mit, dass sie nach Prüfung der Angaben der deutschen Behörden zu der vorgenannten Beihilfemaßnahme entschieden hat, das Verfahren nach Artikel 108 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (nachstehend ‚AEUV‘) zu eröffnen.

1. VERFAHREN

1. Mit elektronischer Anmeldung, die am 27. Dezember 2010 bei der Kommission registriert wurde (SANI 5334), meldete Deutschland eine geplante Regionalbeihilfe im Sinne der Regionalbeihilfeleitlinien⁽³⁾ zugunsten der Volkswagen Sachsen GmbH und der Volkswagen Sachsen Immobilienverwaltungs GmbH für ein Investitionsvorhaben in Zwickau (Region Chemnitz, Sachsen) bei der Kommission an.

(2) Ανακοίνωση της Επιτροπής — Κριτήρια για την αναλυτική αξιολόγηση περιφερειακών ενισχύσεων προς μεγάλα επενδυτικά σχέδια (EE C 223 της 16.9.2009, σ. 3).

(3) Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung (ABl. C 54 vom 4.3.2006, S. 13).

2. Mit den Schreiben vom 4. Februar (2011/011336) und 5. Mai 2011 (2011/044311) forderte die Kommission zusätzliche Informationen zu der angemeldeten Beihilfe an, die Deutschland in zwei Schreiben übermittelte, die am 11. April (2011/037541) bzw. 9. Juni 2011 (2011/060186) bei der Kommission registriert wurden.

2. BESCHREIBUNG DES VORHABENS UND DER BEIHILFEMASSNAHME

3. Deutschland beabsichtigt, der Volkswagen Sachsen GmbH und der Volkswagen Sachsen Immobilienverwaltungs GmbH zur Förderung der regionalen Entwicklung eine Regionalbeihilfe in Form eines Direktzuschusses und einer Investitionszulage für eine grundlegende Änderung des Produktionsprozesses für Klein- und Mittelklassefahrzeuge zu gewähren. Die Investition soll am Standort Zwickau erfolgen, der im NUTS-II-Gebiet Chemnitz in Sachsen und somit in einem Fördergebiet nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe a AEUV liegt, für das ein Höchstsatz für Regionalbeihilfen an Großunternehmen von 30 % des Bruttosubventionsäquivalents (im Folgenden ‚BSÄ‘) gilt⁽⁴⁾.

2.1 Beihilfeempfänger

4. Bei den Empfängern der Beihilfe handelt es sich um die Volkswagen Sachsen GmbH und die Volkswagen Sachsen Immobilienverwaltungs GmbH⁽⁵⁾, zwei Tochtergesellschaften des Volkswagen-Konzerns (im Folgenden ‚VW-Konzern‘), der seinen Sitz in Wolfsburg hat.
5. Der VW-Konzern produziert Fahrzeuge, die von Kleinwagen bis zu Luxuswagen und Nutzfahrzeugen reichen, und betreibt über 40 Werke in rund 20 Ländern in Europa, Amerika, Asien und Afrika. 2010 stellten die rund 400 000 Konzern-Beschäftigten über 7 Millionen Fahrzeuge her.
6. Der VW-Konzern hat etwa [...] (*) Vereinbarungen über Produktions- oder Vertriebs-Jointventures geschlossen. Über mehr als 40 Marketing-/Geschäftsvereinbarungen wurde ein Teil des Verkaufs Dritten übertragen (Outsourcing). Die Aufsichtsräte des VW-Konzerns und der Porsche SE haben schließlich die Gründung eines integrierten Automobilkonzerns beschlossen (im Folgenden ‚VW-PO-Konzern‘). Deutschland bestätigt, dass die vorgelegten Angaben zum Marktanteil alle im Rahmen von Jointventures und Outsourcing hergestellten oder verkauften Fahrzeuge sowie alle ab 2009 von Porsche verkauften Fahrzeuge umfassen.
7. Die Volkswagen Sachsen GmbH in Zwickau produziert Fahrzeuge der Mittelklasse, die nach der POLK-Segmentie-

rung⁽⁶⁾ den Segmenten A und B angehören (Golf [...] und Passat [...] Limousine), sowie Karosserien für die Fahrzeugtypen Bentley und Phaeton (beide Segment D nach POLK). Ferner unterhält sie in Zwickau ein Presswerk, das den Konzernverbund mit Pressteilen versorgt. 2010 beschäftigte die Volkswagen Sachsen GmbH in Zwickau 6 426 Mitarbeiter.

2.2 Investitionsvorhaben

8. Zweck des Investitionsvorhabens ist die Umstellung des Produktionsprozesses im Werk Zwickau für die Herstellung von Klein- und Mittelklassefahrzeugen (d. h. Fahrzeuge der Segmente A0, A und B nach POLK) im Werk Zwickau. Die derzeit im Zwickauer Werk produzierten Fahrzeuge der Segmente A und B werden bisher auf Basis der sogenannten Plattformstrategie gefertigt. Im Rahmen der Plattformstrategie ist es möglich, verschiedene Modelle desselben Fahrzeugsegmentes auf ein- und derselben Fertigungslinie zu produzieren, doch zu anderen Segmenten gehörende Fahrzeuge können nur auf anderen Fertigungslinien hergestellt werden.
9. Der Beihilfeempfänger wird seine Produktion von der Plattformstrategie auf das Baukastensystem umstellen. Im Rahmen des Baukastensystems kann ein Hersteller Fahrzeugtypen verschiedener Segmente, z. B. der Segmente A0 und B, auf derselben Fertigungslinie produzieren. Das Baukastensystem beruht auf stärkerer Standardisierung als die Plattformstrategie, da der Hersteller Komponenten und Baukästen für Modelle unterschiedlicher Form und Größe einsetzen kann. Dadurch erhöht sich gegenüber der Plattform-Bauweise die Flexibilität im Produktionsprozess, was zu deutlichen Größenvorteilen bei der Produktentwicklung, in der Beschaffung sowie im Produktionsprozess führt. Im Baukastensystem können bei geringen Einrüstungen und daher niedrigen Kosten Fahrzeuge unterschiedlicher Segmente innerhalb ein- und derselben Segmentgruppe produziert werden, so dass der Hersteller flexibler auf Marktentwicklungen reagieren kann. Bei den Mittelklassemodellen, die nach der Investition nach dem Baukastensystem gebaut werden sollen, handelt es sich um den Golf [...], den Golf [...] Variant (Segment A nach POLK) und den Passat [...] Variant (Segment B nach POLK). Kurzfristig plant der VW-Konzern nicht, Fahrzeuge des Segments A0 zu produzieren; er behält sich jedoch ausdrücklich das Recht vor, eine solche Produktion innerhalb von fünf Jahren nach Abschluss des Investitionsvorhabens aufzunehmen.
10. Die Investition umfasst erstens Änderungen in den Bereichen Karosseriebau, Lackiererei und Montage sowie zweitens die Errichtung einer neuen Fertigungshalle am derzeitigen Standort.
11. Der Beihilfeempfänger wird die bestehenden plattformbasierten Fertigungslinien schrittweise in neue Fertigungslinien nach dem Baukastensystem umwandeln. Die Produktion der neuen Fahrzeugtypen wird schrittweise die derzeitige Produktion ablösen.

⁽⁴⁾ 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. 6).

⁽⁵⁾ Die Volkswagen Sachsen Immobilienverwaltungs GmbH ist Eigentümerin von Immobilien, die im Rahmen von Leasing-Verträgen von der Volkswagen Sachsen GmbH genutzt werden. Begünstigte der Investition in unbewegliches Vermögen (Grundstücke, Immobilien) ist die Volkswagen Sachsen Immobilienverwaltungs GmbH.

^(*) Geschäftsgeheimnis.

⁽⁶⁾ POLK gehört, wie Global Insight, zu den wichtigsten Informationsdiensten für Analysen des Fahrzeugmarktes.

12. Im Rahmen des Vorhabens erfolgen Investitionen in Grundstücke, Gebäude, Maschinen und Anlagen sowie immaterielle Aktiva.
13. Die derzeitige Produktionskapazität des zum VW-Konzern gehörenden Werks in Zwickau beträgt [...] Fahrzeuge des Segments A pro Tag und maximal [...] Fahrzeuge des Segments B pro Tag. Insgesamt begrenzt wird die Kapazität durch die Maximalkapazität der Lackiererei von [...] Fahrzeugen pro Tag. Derzeit werden in dem Werk keine Fahrzeuge des Segments A0 produziert.
14. Nach der Investition würde sich die technische Maximalkapazität des Werks auf [...] Fahrzeuge pro Tag, d. h. [...] Fahrzeuge pro Tag auf jeder der beiden Fertigungslinien, belaufen. Technisch könnten alle [...] hergestellten Fahrzeuge demselben Segment angehören (A0, A oder B).
15. Der Beihilfeempfänger hat jedoch zugesagt, in den fünf Jahren nach Abschluss des Investitionsvorhabens pro Tag maximal [...] Fahrzeuge des Segments A0, [...] Fahrzeuge des Segments A bzw. [...] Fahrzeuge des Segments B zu produzieren. (Diese Verpflichtungszusagen sind in nachstehender Tabelle I in runden Klammern angegeben.)
16. Auf der Grundlage der in Erwägungsgrund (14) dargestellten Höchstkapazitäten beläuft sich die Nettokapazitätserhöhung pro Tag und Segment — mit Blick auf die technisch mögliche Maximalkapazität — auf [...] Fahrzeuge des Segments A0 (d. h. von bisher 0 auf zukünftig [...]), [...] Fahrzeuge des Segments A (d. h. von bisher [...] auf zukünftig [...]) bzw. [...] Fahrzeuge des Segments B (d. h. von bisher [...] auf zukünftig [...]).

Tabelle I

Kapazitätserhöhungen

| Kapazität vor der Investition | Kapazität 2015 | Erhöhung |
|-------------------------------|----------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| A0 [...] | [...]/Tag — [...] /Jahr ⁽¹⁾ ([...] /Tag — [...] /Jahr) | [...]/Tag — [...] /Jahr ([...] /Tag — [...] /Jahr) |
| A [...] ([...] /Jahr) | [...] — [...] /Jahr | [...] — [...] /Jahr |
| B [...] ([...] /Jahr) | [...] ([...] /Jahr) ([...] /Tag — [...] /Jahr) | [...] ([...] ([...] / Tag — [...] /Jahr) |

⁽¹⁾ Bei 230 Arbeitstagen/Jahr liegt die Jahreskapazität bei [...] x 230.

17. Mit dem Gesamtinvestitionsvorhaben wurde im Dezember 2009 begonnen und es soll im Mai 2014 abgeschlossen werden. Die volle Produktionskapazität im Rahmen des Vorhabens soll Ende 2014 erreicht sein.
18. Der Beihilfeempfänger hat am 14. Dezember 2009 einen Direktzuschuss beantragt. Die Sächsische Aufbaubank bestätigte mit Schreiben vom 18. Dezember 2009, dass der

Begünstigte grundsätzlich berechtigt sein werde, einen Direktzuschuss als Anreiz für die Umsetzung des Investitionsvorhabens zu erhalten. Die Investitionszulage wird — im vorliegenden Fall vorbehaltlich der Genehmigung durch die Kommission — im Rahmen einer steuerlichen Maßnahme gewährt, der zufolge ein gesetzlicher Anspruch auf Förderung nach objektiven Kriterien und ohne weiteren Ermessensspielraum des Mitgliedstaats besteht. Der Beihilfeempfänger musste die Investitionszulage daher nicht vor Beginn der Arbeiten beantragen.

2.3 Kosten des Investitionsvorhabens

19. Die förderfähigen Gesamtkosten des Vorhabens belaufen sich nominal auf 734,96 Mio. EUR. Der Gegenwartswert ⁽⁷⁾ beträgt 697 686 281 EUR. Tabelle II zeigt, wie sich die förderfähigen Gesamtkosten auf die einzelnen Jahre und Kategorien verteilen.

Tabelle II

Förderfähige Investitionskosten (nominal in Mio. EUR)

| | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | Total |
|---------------------|-------|-------|-------|-------|-------|------|---------------|
| Gebäude | | [...] | [...] | [...] | [...] | | [...] |
| Außenanlagen | | [...] | [...] | [...] | [...] | | [...] |
| Maschinen/Anlagen | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | | [...] |
| Immaterielle Aktiva | | [...] | [...] | [...] | [...] | | [...] |
| Insgesamt | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | | 734,96 |

20. Deutschland bestätigt, dass für gebrauchte oder vorhandene Ausrüstung keine Beihilfen beantragt werden und solche Ausrüstung nicht in den förderfähigen Kosten des Vorhabens enthalten ist. Deutschland hat bestätigt, dass immaterielle Aktiva von Dritten zu Marktpreisen erworben werden.
21. Außerdem werden der Direktzuschuss und die Steuervergünstigung unter der Voraussetzung gewährt, dass der Beihilfeempfänger die Investition in dem Fördergebiet nach Abschluss des Investitionsvorhabens mindestens fünf Jahre lang aufrechterhält.

2.4 Finanzierung des Investitionsvorhabens

22. Deutschland bestätigt, dass der Eigenbeitrag des Beihilfeempfängers 25 % der förderfähigen Kosten übersteigt und frei von öffentlicher Förderung jeder Art ist.

⁽⁷⁾ In diesem Beschluss beruht die Berechnung der Gegenwartswerte auf einem Basissatz von 1,45 % (anwendbar am Datum der Anmeldung), dem 100 Basispunkte hinzuzurechnen sind (Mitteilung der Kommission über die Änderung der Methode zur Festsetzung der Referenz- und Abzinsungssätze, ABl. C 14 vom 19.1.2008, S. 6).

2.5 Obergrenze für Regionalbeihilfen

23. Zwickau liegt in der Region Chemnitz im Freistaat Sachsen und damit in einem Fördergebiet nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe a AEUV, für das bei Regionalbeihilfen für Großunternehmen ein Höchstsatz von 30 % des BSÄ gilt ⁽⁸⁾.

2.6 Rechtsgrundlage

24. Rechtsgrundlagen für die Regelung in Deutschland sind
- für die Investitionszulage das Investitionszulagengesetz 2007 sowie das Investitionszulagengesetz 2010 ⁽⁹⁾ und
 - für den Direktzuschuss der 36. Rahmenplan der Gemeinschaftsaufgabe ‚Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur‘ (GA) für den Zeitraum 2007-2013 ⁽¹⁰⁾.

2.7 Beihilfebetrag

25. Die Beihilfe in nominaler Höhe von 94 730 000 EUR (Nettogegegenwartswert 83 470 000 EUR) wird dem VW-Konzern zwischen 2011 und 2016 ausgezahlt. Wie sich der Betrag auf den Direktzuschuss und die Investitionszulage verteilt, ist jedoch nicht bekannt.
26. Deutschland bestätigt, dass weder der Gegenwartswert des genehmigten Beihilfemaximumbetrags noch die genehmigte Beihilfeintensität (Gegenwartswert) überschritten würden, falls die förderfähigen Kosten vom geschätzten Betrag abweichen sollten.
27. Ferner bestätigt Deutschland, dass die Beihilfe für das Vorhaben nicht mit Beihilfen aus anderen lokalen, regionalen, nationalen oder EU-Quellen zur Deckung derselben förderfähigen Kosten kumuliert wird.

2.8 Beitrag zur regionalen Entwicklung

28. Nach Angaben Deutschlands sichert das Investitionsvorhaben die Arbeitsplätze von etwa 5 300 Beschäftigten in der Produktion von Fahrzeugen der Segmente A und B.

2.9 Allgemeine Bestimmungen

29. Deutschland hat gegenüber der Kommission zugesagt,
- innerhalb von zwei Monaten nach Gewährung der Beihilfe eine Kopie der einschlägigen Rechtstexte für die in Rede stehende Maßnahme vorzulegen,
 - nach Genehmigung der Beihilfe durch die Kommission alle fünf Jahre einen Zwischenbericht (mit Angaben zu den ausgezahlten Beihilfebeträgen, zur Durchführung

des Zuwendungsbescheids und zu anderen Investitionsprojekten am gleichen Standort/im gleichen Werk) zu übermitteln sowie

- innerhalb von sechs Monaten nach Zahlung der letzten Beihilfetranche nach dem angemeldeten Finanzierungsplan einen ausführlichen Abschlussbericht vorzulegen.

3. BEIHLIFERECHTLICHE WÜRDIGUNG UND VEREINBARKEIT MIT DEM BINNENMARKT

3.1 Vorliegen einer Beihilfe

30. Die finanzielle Unterstützung für die Volkswagen Sachsen GmbH und die Volkswagen Sachsen Immobilienverwaltungs GmbH wird in Form eines Direktzuschusses des Freistaats Sachsen und einer Investitionszulage der Bundesrepublik gewährt und erfolgt somit aus staatlichen Mitteln. Daher handelt es sich um eine staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Förderung im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV.
31. Die Beihilfe wird zwei Tochtergesellschaften des VW-Konzerns gewährt und ist folglich selektiv.
32. Die finanzielle Unterstützung in Form eines Direktzuschusses und einer Investitionszulage für die Volkswagen Sachsen GmbH und die Volkswagen Sachsen Immobilienverwaltungs GmbH befreit diese Gesellschaften von Kosten, die sie normalerweise selbst zu tragen gehabt hätten. Daher entsteht den Gesellschaften ein wirtschaftlicher Vorteil gegenüber ihren Wettbewerbern.
33. Die finanzielle Unterstützung in Form eines Direktzuschusses und einer Investitionszulage wird für eine Investition gewährt, die zur Herstellung von Fahrzeugen führt. Da Fahrzeuge in großem Umfang zwischen den Mitgliedstaaten gehandelt werden, dürfte die Förderung den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.
34. Die Begünstigung der Volkswagen Sachsen GmbH und der Volkswagen Sachsen Immobilienverwaltungs GmbH sowie der Produktion der Volkswagen Sachsen GmbH durch die Beihilfe bedeutet, dass der Wettbewerb verfälscht wird oder eine Wettbewerbsverfälschung droht.
35. Daher stellt die Beihilfe in Form eines Direktzuschusses und einer Investitionszulage für die Volkswagen Sachsen GmbH und die Volkswagen Sachsen Immobilienverwaltungs GmbH nach Auffassung der Kommission eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV dar.

3.2 Rechtmäßigkeit der Beihilfe

36. 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

⁽⁸⁾ Vgl. Fußnote 4.

⁽⁹⁾ Kurzbeschreibungen des Investitionszulagengesetzes 2007 und des Investitionszulagengesetzes 2010 wurden unter Aktenzeichen XR 6/07 (ABl. C 41 vom 24.2.2007, S. 9) bzw. X 167/08 (ABl. C 280 vom 20.11.2009, S. 5) bei der Kommission registriert.

⁽¹⁰⁾ Die Kurzbeschreibung des 36. Rahmenplans der Gemeinschaftsaufgabe ‚Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur‘ wurde unter Aktenzeichen XR 31/07 (ABl. C 102 vom 5.5.2007, S. 11) bei der Kommission registriert.

Gruppenfreistellungsverordnung für Regionalbeihilfen und nach Artikel 6 Absatz 2 der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (im Folgenden „AGVO“) nachgekommen.

3.3 Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Binnenmarkt

37. Bei der Maßnahme handelt es sich um eine regionale Investitionsbeihilfe, so dass sie von der Kommission auf der Grundlage der Regionalbeihilfeleitlinien geprüft wurde. Die Maßnahme wurde als Beihilfe, die die in den Punkten 64 und 67 der Regionalbeihilfeleitlinien festgelegten Schwellenwerte übersteigt, angemeldet. Daher berücksichtigte die Kommission die Bestimmungen der Regionalbeihilfeleitlinien, insbesondere in Abschnitt 4.3 (große Investitionsvorhaben).

3.3.1 Einhaltung der allgemeinen Bestimmungen der Regionalbeihilfeleitlinien

38. Es gibt keine Hinweise darauf, dass der VW-Konzern insgesamt oder die Volkswagen Sachsen GmbH oder die Volkswagen Sachsen Immobilienverwaltungs GmbH im Besonderen sich in finanziellen Schwierigkeiten befinden würden, da die in den Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten⁽¹⁾ festgelegten Voraussetzungen nicht erfüllt sind. Folglich kommen die Beihilfeempfänger für eine Regionalbeihilfe in Betracht.

39. Die Beihilfe wird in Anwendung von Beihilferegelungen gewährt, die unter die Gruppenfreistellungsverordnung fallen und die Standardkriterien der Regionalbeihilfeleitlinien für die Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt erfüllen.

40. So stellt das Vorhaben eine grundlegende Umstellung des Gesamtproduktionsverfahrens einer bestehenden Betriebsstätte und damit eine Erstinvestition im Sinne von Punkt 34 der Regionalbeihilfeleitlinien dar. Durch stärkere Standardisierung erlaubt es das Baukastensystem dem Beihilfeempfänger, auf ein- und derselben Fertigungslinie Fahrzeuge unterschiedlicher Segmente herzustellen, was die Flexibilität gegenüber der Plattformstrategie deutlich erhöht.

41. Die beihilfefähigen Investitionskosten (siehe Tabelle II) wurden im Einklang mit den Regionalbeihilfeleitlinien bestimmt, und die Kumulierungsregeln sind eingehalten worden.

42. Die Volkswagen Sachsen GmbH und die Volkswagen Sachsen Immobilienverwaltungs GmbH sind ferner verpflichtet, die Investition in der Region mindestens fünf Jahre nach Abschluss des Vorhabens aufrechtzuerhalten. Der Beihilfeempfänger leistet außerdem einen von öffentlicher Förderung freien Eigenbeitrag in Höhe von mindestens 25 %.

43. Da die Beihilfe im Rahmen von Regionalbeihilferegelungen gewährt wird, kommt Punkt 10 der Regionalbeihilfe-

leitlinien, nach dem bei der beihilferechtlichen Würdigung weitere Elemente zu berücksichtigen sind, nach dem derzeitigen Verfahrensstand nicht zur Anwendung.

44. Die Kommission ist beim derzeitigen Verfahrensstand daher der Auffassung, dass die Standardkriterien 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 (Punkt 60 der Regionalbeihilfeleitlinien)

45. Die Regionalbeihilfeleitlinien sollen verhindern, dass ein Mitgliedstaat eine große Einzelinvestition künstlich in kleinere Teilinvestitionen untergliedert, um die Vorschriften für Investitionsbeihilfen für große Investitionsvorhaben zu umgehen. Nach Punkt 60 der Regionalbeihilfeleitlinien 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. Bei der Beurteilung der wirtschaftlichen Unteilbarkeit berücksichtigt die Kommission technische, funktionelle und strategische Verbindungen zwischen den Teilvorhaben sowie ihre räumliche Nähe zueinander.

46. Innerhalb des Zeitraums von drei Jahren erhielt der VW-Konzern bereits eine regionale Investitionsbeihilfe für eine Investition in Höhe von [...] Mio. EUR in das Presswerk am Standort Zwickau, die 2010 begonnen wurde und deren Abschluss für 2013 erwartet wird⁽²⁾. Da die erste und die in Rede stehende Investition parallel und in großer räumlicher Nähe erfolgen, ist zu prüfen, ob sie als Einzelinvestition anzusehen sind.

47. Deutschland hat der Kommission mitgeteilt, dass 2015 insgesamt [...] % der im Zwickauer Werk produzierten Pressesteile für den Golf [...] Variant, [...] % für den Golf [...] und [...] % für den Passat [...] Variant bestimmt sein werden. Deutschland bestätigt, dass sich kein Teil der förderfähigen Kosten im Rahmen des in Rede stehenden Vorhabens auf das Presswerk bezieht, weist jedoch darauf hin, dass [...] Mio. EUR der förderfähigen Gesamtkosten von [...] Mio. EUR in das Presswerk für Investitionen in Maschinen zur Herstellung von Pressesteilen für die drei genannten Fahrzeugtypen fließen werden.

48. Auf Grundlage dieser Informationen kann die Kommission beim derzeitigen Sachstand nicht zweifelsfrei ausschließen, dass technische, funktionelle und/oder strategische Verbindungen zwischen der Investition in das Presswerk und dem in Rede stehenden Investitionsvorhaben bestehen. Sie wird sich daher im Rahmen eines förmlichen Prüfverfahrens näher mit dieser Frage beschäftigen.

⁽¹⁾ ABl. C 244 vom 1.10.2004, S. 2.

⁽²⁾ Das Werk Zwickau konkurriert mit anderen VW-Werken um eine weitere Investition in Höhe von [...] Mio. EUR für das [...], die gesondert angemeldet werden wird, sofern der Schwellenwert, ab dem eine Anmeldung erforderlich ist, erreicht wird.

3.3.2.2 Beihilfeintensität (Punkt 67 der Regionalbeihilfeleitlinien)

49. Die vorgesehenen förderfähigen Gesamtkosten (Gegenwartswert) für das Vorhaben belaufen sich nominal auf insgesamt 734 960 000 EUR und abgezinst auf den Zeitpunkt der Anmeldung auf 697 749 981 EUR. Nach dem in Punkt 67 der Regionalbeihilfeleitlinien beschriebenen Herabsetzungsverfahren ergibt sich daraus für das Vorhaben eine zulässige Beihilfehöchstintensität von 11,96 % (BSÄ) (d. h. 83 470 498 EUR).

50. Da die Intensität der geplanten Beihilfe (83 470 000 EUR, d. h. ein BSÄ von etwa 11,96 %) die zulässige Beihilfehöchstintensität nicht übersteigt, steht die für das Vorhaben geplante Beihilfeintensität mit den Regionalbeihilfeleitlinien in Einklang. (Diese Berechnung müsste allerdings angepasst werden, wenn das förmliche Prüfverfahren ergibt, dass dieses Vorhaben zusammen mit der Investition in das Presswerk eine Einzelinvestition bildet (siehe Erwägungsgründe 45 bis 48)).

3.3.2.3 Anwendung der Filter für die eingehende Prüfung nach Punkt 68 Buchstaben a und b der Regionalbeihilfeleitlinien

51. Die Genehmigung einer Regionalbeihilfe für große Investitionsvorhaben, die nach vorläufiger Prüfung unter Punkt 68 der Regionalbeihilfeleitlinien 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 Markt mit unterdurchschnittlicher Entwicklung handelt. Um die entsprechenden Überprüfungen nach Punkt 68 Buchstaben a und b der Regionalbeihilfeleitlinien vornehmen zu können, muss die Kommission zunächst den sachlich und den räumlich relevanten Markt abgrenzen.

Betroffenes Produkt

52. Im Zuge der Investition wird die Volkswagen Sachsen GmbH als von der Beihilfe betroffene Produkte Pkw der Segmente A und B (und möglicherweise später auch des Segments A0) nach POLK produzieren. Fahrzeuge anderer Segmente bzw. andere Produkte können auf den durch die Beihilfe geförderten Fertigungslinien nicht hergestellt werden.

Sachlich relevanter Markt

53. Nach Punkt 69 der Regionalbeihilfeleitlinien 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 (durch die Flexibilität der Produktionsanlagen) als seine Substitute angesehen werden.

54. Die Kommission hat in ihren Kartellbeschlüssen anerkannt, dass der Automobilmarkt zwar herkömmlicher-

weise anhand einer Reihe objektiver Kriterien wie Hubraum oder Fahrzeuglänge segmentiert worden ist, die Grenzen zwischen den einzelnen Segmenten aufgrund anderer Faktoren allerdings verschwimmen. Deshalb wurde bisher in Kartellbeschlüssen die Frage offengelassen, ob für die Zwecke der wettbewerbsrechtlichen Prüfung das Pkw-Segment als ein Produktmarkt betrachtet oder dieser weiter unterteilt werden sollte.

55. Die Kommission hält außerdem fest, dass PRODCOM-Codes⁽¹³⁾ für eine weitere Segmentierung nicht von Bedeutung sind, da es zu viele Überschneidungen gibt und diese Klassifizierung in der Branche in der Regel nicht für die Marktbewertungen herangezogen wird. Zudem könnten im Prinzip 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.

56. Es gibt verschiedene Dienstleister, die den Automobilmarkt analysieren. Führend in diesem Bereich sind u. a. die Beratungsunternehmen ISH Global Insight und POLK. Mitgliedstaaten und Beihilfeempfänger übermitteln in der Regel ihre Angaben entsprechend einer von diesen Beratungsunternehmen vorgenommenen Segmentierung. ISH schlägt eine kleinteilige Segmentierung des Pkw-Markts vor (27 Segmente), während POLK den Automobilmarkt anhand von 8 Segmenten (A000, A00, A0, A, B, C, D und E) differenziert, wobei das Segment A000 für Kleinwagen für den Stadtverkehr und das Segment E für Luxuswagen der obersten Preisklasse steht. Von Segment A000 bis Segment E steigen Durchschnittspreis, Größe und durchschnittliche Motorisierung der Pkw kontinuierlich an.

57. Deutschland hat in der Anmeldung die POLK-Segmentierung verwendet, da der VW-Konzern seine gesamte langfristige Geschäftsplanung sowie seine Analysen darauf stützt. Beim derzeitigen Sachstand ist die Kommission der Auffassung, dass die Marktsegmentierung von POLK geeignet und ausreichend detailliert ist, so dass sie diese für die Würdigung des in Rede stehenden Vorhabens anwendet.

58. Da Hersteller Modellvarianten mit bestimmten Ausrüstungsfunktionen anbieten, so dass die Kunden die Wahl zwischen der Pkw-Variante (*passenger car vehicles* — PCV) und dem leichten Nutzfahrzeug (*light commercial vehicle* — LCV) haben, und beide Ausführungen auf den Fertigungslinien der Hersteller produziert werden können, sind die Pkw-Modelle und die LCV-Modelle möglicherweise substituierbar. Deutschland hat bestätigt, dass auf den neuen Fertigungslinien auch LCV-Modelle der in Rede stehenden Segmentgruppen hergestellt werden können. Deshalb seien LCV den entsprechenden POLK-Segmenten A0, A und B zugeordnet worden. Da für die Kommission jedoch noch offen ist, ob es sich bei leichten Nutzfahrzeugen (LCV) um einen getrennten sachlich relevanten Markt handelt, ersucht sie die Mitgliedstaaten sowie Beteiligte auch zu dieser Frage um Stellungnahme.

⁽¹³⁾ 34.10.12.00, 34.10.13.00, 34.30.11.00 und 34.30.12.00.

Sachlich relevanter Markt als zusammengefasstes Segment aus den Segmenten A0 bis B

59. Nach Auffassung Deutschlands sollte die Kommission aus den nachstehend aufgeführten Gründen ein zusammengefasstes Segment aus den POLK-Segmenten A0 bis B als sachlich relevanten Markt zugrunde legen.
60. Deutschland macht geltend, dass zwischen benachbarten Segmenten ein gewisser Grad an Nachfragesubstitution bestehe. Da in dieser Logik nach Auffassung Deutschlands zwischen den Segmenten A0 und A und den Segmenten A und B eine Nachfragesubstitution besteht, sollte ein zusammengefasstes Segment, das die Segmente A0 bis B umfasst, den sachlich relevanten Märkten bilden. Deutschland äußerte Zweifel daran, dass über diese Segmente hinaus noch eine Nachfragesubstitution besteht.
61. Des Weiteren macht Deutschland geltend, dass es angebotsseitig starke Substitutionsverhältnisse zwischen den Segmenten A0, A und B gebe, da der Zweck des neuen Investitionsvorhabens darin bestehe, bei der Fertigung von Fahrzeugen flexibler zwischen den Segmenten A0, A und B wechseln zu können. Aus diesem Grund sind Deutschland und der Beihilfeempfänger nicht bereit, den einzelnen Segmenten A0, A und B jeweils einen bestimmten Teil der Produktionskapazität zuzuordnen.
62. Bezugnehmend auf diese Argumente hält die Kommission fest, dass am Rande eines jeden Segments durchaus eine begrenzte Nachfragesubstitution bestehen kann. Dennoch dürfte es sich als schwierig erweisen, für Fahrzeuge, die am äußeren Ende der vorgeschlagenen Segmentbandbreite liegen, d. h. zwischen VW Polo (Segment A0) und AUDI A4 (Segment B), nachfrageseitig Substitutionsverhältnisse geltend zu machen.
63. In ihrer Beschlusspraxis zur Abgrenzung des sachlich relevanten Marktes für Fahrzeuge hat die Kommission bislang nicht ausschließlich zusammengefasste Marktsegmente als sachlich relevanten Markt akzeptiert, sondern sich auch auf andere plausible alternative Marktsegmente gestützt, bei denen zusätzlich zu den zusammengefassten Segmenten auch einzelne 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 in der Beihilfesache C31/2009 (¹⁵), bei der es um eine ungarische Regionalbeihilfe für ein Investitionsvorhaben der VW-Tochtergesellschaft AUDI Hungaria Motor Kft geht, und auch Gegenstand des förmlichen Prüfverfahrens zu einer polnischen Investitionsbeihilfe zugunsten von Fiat Powertrain Technologies (¹⁶).

64. Aus diesen Gründen lässt die Kommission in der vorliegenden Sache die genaue Abgrenzung des sachlich relevanten Marktes offen und berücksichtigt alle plausiblen Marktsegmentierungen (einschließlich der engsten Segmentierung, für die Daten vorliegen).
65. Da der VW-Konzern Fahrzeuge der Segmente A und B (und möglicherweise A0) fertigen wird, sollten nach Auffassung der Kommission beim derzeitigen Sachstand all diese einzelnen Segmente sowie auch das zusammengefasste Segment (A0 bis B) alle als plausible sachlich relevante Märkte betrachtet werden.

Räumlich relevanter Markt

66. Nach Punkt 70 der Regionalbeihilfeleitlinien sind die Märkte zwecks Anwendung von Punkt 68 der Regionalbeihilfeleitlinien normalerweise auf Ebene des EWR abzugrenzen.
67. Nach Auffassung Deutschlands ist der räumlich relevante Markt für Fahrzeuge ein globaler Markt, da die großen, international tätigen Automobilhersteller in globalem Wettbewerb zueinander stehen.
68. Zudem seien die zehn größten OEM mit ihren globalen Distributionssystemen und Vertriebsstandorten weltweit vertreten. Der VW-Konzern verfügt über Produktionsstandorte und Absatzgebiete, die sich auf Europa, Nord- und Südamerika, Afrika und Asien verteilen. Die großen OEM konkurrieren auch konzernintern bei Standortentscheidungen, denn hinsichtlich ihrer Standortauswahl sind sie nicht regional beschränkt.
69. Des Weiteren macht Deutschland geltend, dass bei sinkenden Transportkosten die Import- und Exportquoten kontinuierlich steigen. Jedes dritte in der EU produzierte Fahrzeug werde exportiert und jedes fünfte Fahrzeug sei importiert. Ferner nehme die Marktintegration auf globaler Ebene aufgrund von Zusammenschlüssen sowie der Gründung von Joint Ventures und anderer Formen der Kooperation weiter zu.

70. Zur Untermauerung des Arguments, dass es sich beim Automobilmarkt um einen globalen Markt handelt, übermittelte Deutschland Daten, aus denen hervorgeht, dass a)

(¹⁴) Entscheidung vom 29.4.2009 in der Beihilfesache N 635/08 — 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. Siehe auch C 31/09 (ex N 113/09) — Ungarn — Großes Investitionsvorhaben — Beihilfe für Audi Hungaria Motor Kft; dort wird in Erwägungsgrund 84 ebenfalls darauf hingewiesen, dass jedes der Segmente von A00 bis E einen plausiblen sachlich relevanten Markt bildet; in diesem Beschluss werden die Marktanteile für jedes einzelne Segment untersucht. Siehe auch die Entscheidung der Kommission vom 17.6.2009 in der Beihilfesache N 473/08 Ford España (ABL C 19 vom 26.1.2010, S. 5) und in der Beihilfesache N 767/07 Ford Craiova (ABL C 238 vom 17.9.2008, S. 4).

(¹⁵) SA.27913 — Staatliche Beihilfe C 31/09 — Ungarn — Großes Investitionsvorhaben — Beihilfe für Audi Hungaria Motor Kft.; Entscheidung vom 28.10.2009 (K(2009) 8131) in der Beihilfesache C 31/09 (ABL C 64 vom 16.3.2010, S. 15); Beschluss zur Ausweitung des Verfahrens vom 6. Juli 2010 (K(2010) 4474) in der Beihilfesache C 31/09 (ABL C 243 vom 10.9.2010, S. 4).

(¹⁶) SA30340 — C/11 (ex. N 38/10) — Großes Investitionsvorhaben — Fiat Powertrain Technologies Poland, Beschluss vom 9.2.2011 (ABL C 151 vom 21.5.2011, S. 5).

| 1. | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|----------------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Segment A | | | | | | | | |
| EWR | [< 25] % | [> 25] % | [> 25] % | [> 25] % | [> 25] % | [> 25] % | [> 25] % | [> 25] % |
| Weltmarkt | [< 25] % | [< 25] % | [< 25] % | [< 25] % | [< 25] % | [< 25] % | [< 25] % | [< 25] % |
| EWR/Nicht-EWR Europa | [< 25] % | [> 25] % | [< 25] % | [< 25] % | [< 25] % | [< 25] % | [< 25] % | [< 25] % |
| Segment B | | | | | | | | |
| EWR | [> 25] % | [> 25] % | [> 25] % | [> 25] % | [> 25] % | [> 25] % | [> 25] % | [> 25] % |
| Weltmarkt | [< 25] % | [< 25] % | [< 25] % | [< 25] % | [< 25] % | [< 25] % | [< 25] % | [< 25] % |
| EWR- Nordamerika | [< 25] % | [< 25] % | [< 25] % | [< 25] % | [< 25] % | [< 25] % | [< 25] % | [< 25] % |
| Segment A0 bis B | | | | | | | | |
| EWR | [< 25] % | [< 25] % | [< 25] % | [< 25] % | [< 25] % | [< 25] % | [< 25] % | [< 25] % |
| Weltmarkt | [< 25] % | [< 25] % | [< 25] % | [< 25] % | [< 25] % | [< 25] % | [< 25] % | [< 25] % |

Quelle: POLK 05/2011; Weltmarkt-Daten: 9/2010

81. Aus diesen Angaben geht hervor, dass die Marktanteile in den Segmenten A und B im EWR 2015 den Schwellenwert von 25 % übersteigen werden. Im Segment B wird der Schwellenwert von 25 % bereits 2008 überschritten. Da der Beihilfeempfänger für mehr als 25 % des Verkaufs des betreffenden Produkts auf zwei plausiblen Märkten verantwortlich zu sein scheint, ist der Schwellenwert nach Punkt 68 Buchstabe a der Regionalbeihilfeleitlinien beim derzeitigen Sachstand überschritten.

Produktionskapazität

82. Die Kommission muss ferner prüfen, ob das Investitionsvorhaben mit Punkt 68 Buchstabe b der Regionalbeihilfeleitlinien 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 wurde, mehr als 5 % des Marktvolumens beträgt und ob in diesem Fall die in den fünf Jahren vor der Investition verzeichneten mittleren Jahreszuwachsrate des sichtbaren Verbrauchs im selben Zeitraum über der mittleren jährlichen Wachstumsrate des Bruttoinlandsprodukts im EWR lagen.

83. Deutschland macht geltend, dass zur Bestimmung der sich aus dem geförderten Vorhaben ergebenden Kapazitätserhöhung ausschließlich die Nettokapazitätserhöhung zu berücksichtigen sei.

84. Wie aus Tabelle I hervorgeht, beträgt die Nettokapazitätserhöhung (technische Maximalkapazität) für das Segment A0 [...] Fahrzeuge pro Tag, für das Segment A [...] Fahrzeuge pro Tag und für das Segment B [...] Fahrzeuge pro Tag. Nachstehende Tabelle stellt diese Nettoerhöhung im Verhältnis zum sichtbaren Verbrauch im EWR im Jahr vor der Investition (2008) dar. Der nach Punkt 68 Buchstabe b der Regionalbeihilfeleitlinien geltende Schwellenwert von 5 % bezüglich der Nettokapazitätserhöhung ist für das Segment A0 mit [...] % erkennbar überschritten. Deutschland hat eine Zusage des Beihilfeempfängers vorgelegt, der zufolge die Produktion des Beihilfeempfängers auf ein die technischen Möglichkeiten unterschreitendes Volumen beschränkt und [...] Fahrzeuge pro Tag nicht übersteigen wird. Das entspricht [...] % des sichtbaren Verbrauchs im EWR für Fahrzeuge des Segments A0. (Eine vergleichbare Zusage wurde auch für die maximale Produktionsmenge in den Segmenten A und B vorgelegt; nähere Angaben dazu in runden Klammern.)

Tabelle IV

Zusätzliche lokale Nettokapazität in % der auf dem Pkw-Markt produzierten Gesamtmenge in den relevanten Segmenten im Jahr 2008

| Segment | Kapazität pro Tag vor der Investition | Technische Maximalkapazität pro Tag (Zusage bezügl. Höchstmenge) | Kapazitätserhöhung pro Tag (Zusage bezügl. Höchstmenge) | Anzahl Arbeitstage | Technische Höchstkapazität pro Jahr (Zusage bezügl. Höchstmenge) | Sichtbarer Verbrauch im EWR (2008) | Kapazitätserhöhung (Zusage bezügl. Höchstmenge) |
|---------|---------------------------------------|------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|--------------------|------------------------------------------------------------------|------------------------------------|-------------------------------------------------|
| A0 | [...] | [...] ([...]) | [...] ([...]) | 230 | [...] ([...]) | 4 588 499 | [> 5] % ([< 5]%) |
| A | [...] | [...] ([...]) | [...] ([...]) | 230 | [...] ([...]) | 6 026 726 | [< 5] % ([< 5]%) |
| B | [...] | [...] ([...]) | [...] ([...]) | 230 | [...] ([...]) | 2 841 047 | [< 5] % ([< 5]%) |

85. Beim derzeitigen Sachstand ist die Kommission jedoch nicht überzeugt, dass zur Anwendung des Kriteriums nach Punkt 68 Buchstabe b der Regionalbeihilfeleitlinien die Nettokapazitätserhöhung statt der Bruttokapazitätserhöhung heranzuziehen ist. Zweck des Kriteriums ist die Bestimmung der Fälle, in denen eine eingehende Prüfung erforderlich ist, nicht jedoch die Vorwegnahme eines Ergebnisses zur Vereinbarkeit einer Beihilfe. Der Beihilfegesamtbetrag wird auf der Grundlage der Gesamtinvesti-

onskosten und nicht des für eine Kapazitätserhöhung erforderlichen Anteils der förderfähigen Kosten berechnet.

86. Tabelle V stellt die Nettokapazitätserhöhung in der in Rede stehenden Sache im Verhältnis zum sichtbaren Verbrauch im EWR im Jahr vor der Investition (2008) dar. Der nach Punkt 68 Buchstabe b der Regionalbeihilfeleitlinien geltende Schwellenwert von 5 % wird auch in den Segmenten A und B erkennbar überschritten.

Tabelle V

Geschaffene Bruttokapazität in % der auf dem Pkw-Markt produzierten Gesamtmenge in den relevanten Segmenten im Jahr 2008

| Segment | Kapazität pro Tag vor der Investition | Technische Maximalkapazität pro Tag (Zusage bezügl. Höchstmenge) | Kapazitätserhöhung pro Tag (Zusage bezügl. Höchstmenge) | Anzahl Arbeitstage | Technische Höchstkapazität pro Jahr (Zusage bezügl. Höchstmenge) | Sichtbarer Verbrauch im EWR (2008) | Kapazitätserhöhung (Zusage bezügl. Höchstmenge) |
|---------|---------------------------------------|------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|--------------------|------------------------------------------------------------------|------------------------------------|-------------------------------------------------|
| A0 | [...] | [...] ([...]) | [...] ([...]) | 230 | [...] ([...]) | 4 588 499 | [> 5]% ([< 5] %) |
| A | [...] | [...] ([...]) | [...] ([...]) | 230 | [...] ([...]) | 6 026 726 | [> 5]% ([> 5] %) |
| B | [...] | [...] ([...]) | [...] ([...]) | 230 | [...] ([...]) | 2 841 047 | [> 5]% ([> 5] %) |

87. Ohne ihrem Ergebnis zur Verwendung der Netto- oder der Bruttokapazitätserhöhung im Rahmen des förmlichen Prüfverfahrens vorzugreifen, kann die Kommission beim derzeitigen Verfahrensstand nicht ausschließen, dass der Schwellenwert nach Punkt 68 Buchstabe b der Regionalbeihilfeleitlinien überschritten ist.

über 5 % des sichtbaren Verbrauchs des betreffenden Produkts hinausgehenden Kapazitätserhöhung führen wird.

88. Daher muss die Kommission anhand der mittleren Jahreszuwachsrate (Compound Annual Growth Rate — CAGR) des sichtbaren Verbrauchs des betreffenden Produkts feststellen, ob sich der Markt im EWR unterdurchschnittlich entwickelt. Deutschland hat hierzu folgende Angaben gemacht:

4. WETTBEWERBSRECHTLICHE BEDENKEN UND GRÜNDE FÜR DIE ERÖFFNUNG DES VERFAHRENS

91. Aus vorstehend dargelegten Gründen zweifelt die Kommission nach einer vorläufigen Prüfung daran, dass die angemeldete Beihilfe die in Punkt 68 der Regionalbeihilfeleitlinien genannten Schwellenwerte einhält.

92. Die Kommission stimmt in folgenden Punkten nicht mit Deutschland überein:

| EWR | 2008 | 2003 | CAGR |
|----------|------------|------------|----------|
| A0 | 4 588 499 | 4 912 580 | - 1,36 % |
| A | 6 026 726 | 5 841 504 | 0,63 % |
| B | 2 841 047 | 3 459 067 | - 3,86 % |
| A0 bis B | 13 456 272 | 14 213 151 | - 1,09 % |

Quelle: POLK 05/2011

a) Abgrenzung des sachlich relevanten Markts für die in Rede stehenden Pkw-Modelle: Beim derzeitigen Sachstand zweifelt die Kommission daran, dass anstelle der einzelnen Pkw-Segmente A0, A und B (POLK-Segmentierung) die vorgeschlagene Segmentgruppe als sachlich relevanter Markt angesehen werden kann.

b) Abgrenzung des räumlich relevanten Marktes: Beim derzeitigen Sachstand zweifelt die Kommission daran, dass der räumliche Markt im Fahrzeugsegment allgemein und in den in Rede stehenden Segmenten größer als der EWR-Markt ist.

89. Wie zu erkennen ist, lag die mittlere Jahreszuwachsrate in jedem Segment unter der mittleren Jahreszuwachsrate des BIP im EWR im selben Zeitraum (d. h. unter 2,23 %).

93. Ferner bleibt für die Kommission offen, ob leichte Nutzfahrzeuge (LCV) demselben sachlichen Markt/Produktmarkt angehören wie Pkw (PCV) ⁽¹⁷⁾.

90. Folglich kann die Kommission beim derzeitigen Sachstand nicht ausschließen, dass das Investitionsvorhaben in einem Markt mit unterdurchschnittlicher Entwicklung zu einer

⁽¹⁷⁾ Siehe Erwägungsgrund (58).

94. Angesichts der Tatsache, dass die betreffenden Märkte sich unterdurchschnittlich entwickeln und in relativen bzw. absoluten Zahlen schrumpfen, erinnert die Kommission an dieser Stelle nochmals an die bereits zum Ausdruck gebrachten Zweifel, dass die durch das Investitionsvorhaben geschaffene und durch Daten über den sichtbaren Verbrauch belegte Kapazitätserhöhung nicht 5 % des Marktvolumens vor der Investition übersteigt. Nach Punkt 70 der Regionalbeihilfeleitlinien obliegt die Beweislast dafür, dass die unter Punkt 68 Buchstaben a und b genannten Schwellenwerte nicht überschritten sind, dem Mitgliedstaat.
95. Des Weiteren fragt sich die Kommission, ob ein am selben Produktionsstandort parallel laufendes gefördertes Investitionsvorhaben, in dessen Rahmen Pressteile hergestellt werden, die auch in den in Rede stehenden Fahrzeugen zum Einsatz kommen sollen, nicht zusammen mit dem in Rede stehenden Investitionsvorhaben eine Einzelinvestition bildet.
96. Folglich ist die Kommission verpflichtet, alle erforderlichen Konsultationen durchzuführen und daher das Verfahren nach Artikel 108 Absatz 2 AEUV zu eröffnen. Beteiligte, auf die sich die Gewährung der Beihilfe auswirken kann, erhalten auf diese Weise Gelegenheit zur Stellungnahme. Die Kommission wird in ihrem abschließenden Beschluss sowohl die Angaben des betreffenden Mitgliedstaats als auch die von Beteiligten übermittelten Informationen berücksichtigen.
97. Sollte es der Kommission anhand der Stellungnahmen, die zur Eröffnung des förmlichen Prüfverfahrens eingehen, nicht möglich sein, zweifelsfrei festzustellen, dass die in Punkt 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 Kriterien für die eingehende Prüfung staatlicher Beihilfen mit regionaler Zielsetzung zur Förderung großer Investitionsvorhaben durchführen⁽¹⁸⁾.
98. 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.
99. Auf der Grundlage der zu den genannten Aspekten übermittelten Informationen wird die Kommission die positiven und negativen Auswirkungen der Beihilfe abwägen, indem sie die Auswirkungen insgesamt in einer Weise prüft, die den Abschluss des förmlichen Prüfverfahrens erlaubt.

5. BESCHLUSS

100. Aus 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.
101. 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 unter Umständen vom Empfänger zurückzufordern sind.
102. Die Kommission weist Deutschland darauf hin, dass sie die Beteiligten durch Veröffentlichung des vorliegenden Schreibens und einer aussagekräftigen Zusammenfassung dieses Schreibens im *Amtsblatt der Europäischen Union* von dem Vorgang in Kenntnis setzen wird. Außerdem wird sie die Beteiligten in den EFTA-Staaten, die das EWR-Abkommen unterzeichnet haben, durch die Veröffentlichung einer Bekanntmachung in der EWR-Beilage zum *Amtsblatt der Europäischen Union* und die EFTA-Überwachungsbehörde durch die Übermittlung einer Kopie dieses Schreibens in Kenntnis setzen. Alle Beteiligten werden aufgefordert, innerhalb eines Monats ab dem Datum dieser Veröffentlichung Stellung zu nehmen.»

⁽¹⁸⁾ 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).