

II

(Atti non legislativi)

DECISIONI

COMMISSIONE

DECISIONE DELLA COMMISSIONE (UE) 2016/632

del 9 luglio 2014

relativa all'aiuto di Stato SA. 32009 (11/C) (ex 10/N) al quale la Germania intende dare esecuzione in favore di BMW AG per un grande progetto di investimento a Lipsia

[notificata con il numero C(2014)4531]

(Il testo in lingua tedesca è il solo facente fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 108, paragrafo 2, primo comma,

visto l'accordo sullo Spazio economico europeo, in particolare l'articolo 62, paragrafo 1, lettera a),

dopo aver invitato gli interessati a presentare le loro osservazioni conformemente a detti articoli⁽¹⁾,

considerando quanto segue:

1. PROCEDIMENTO

- (1) Con lettera del 30 novembre 2010, la Germania ha notificato alla Commissione la sua intenzione di concedere a BMW AG un aiuto a finalità regionale, a norma degli Orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale 2007-2013⁽²⁾ (di seguito «gli Orientamenti»), in favore di un progetto di investimento a Lipsia, in Sassonia, Germania⁽³⁾.
- (2) Con lettera del 13 luglio 2011, la Commissione ha comunicato alla Germania la decisione di avviare il procedimento di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea («TFUE») in relazione alla misura di aiuto notificata.

⁽¹⁾ GU C 363 del 13.12.2011, pag. 20.

⁽²⁾ GU C 54 del 4.3.2006, pag. 13.

⁽³⁾ Nel corso dell'indagine formale la Commissione è venuta a sapere che il beneficiario dell'aiuto stava realizzando un altro grande progetto di investimento nello stesso sito e durante lo stesso periodo. La Germania ha poi prenotificato un aiuto [SA. 37291 (13/PN)] da notificare individualmente in favore di questo secondo progetto; tuttavia la notifica non è ancora stata presentata ufficialmente alla Commissione. Se l'aiuto a favore di questo secondo progetto dovesse essere notificato, nel contesto dell'esame di tale notifica la Commissione verificherà se il progetto relativo alle auto elettriche oggetto della presente indagine formale e il secondo progetto di investimento costituiscono un progetto unico ai sensi del punto 60 degli Orientamenti.

- (3) Con lettera del 12 settembre 2011, la Germania ha presentato le proprie osservazioni sulla decisione della Commissione di avviare il procedimento. Le autorità tedesche hanno fornito ulteriori informazioni con lettera del 27 settembre 2011.
- (4) La decisione della Commissione è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* il 13 dicembre 2011 ⁽⁴⁾. La Commissione ha invitato gli interessati a presentare le loro osservazioni.
- (5) La Commissione non ha ricevuto osservazioni da terzi interessati e ne ha informato le autorità tedesche con lettera del 3 febbraio 2012.
- (6) Il 17 gennaio 2012 le autorità tedesche hanno modificato la notifica iniziale al fine di includervi un ulteriore aiuto in favore di un nuovo elemento di investimento ⁽⁵⁾, deciso dal beneficiario dell'aiuto in seguito alla decisione di avviare l'indagine formale. Il 17 dicembre 2013 le autorità tedesche hanno ritirato la modifica.
- (7) Con lettera del 17 febbraio 2012, è stato chiesto alla Germania di fornire maggiori informazioni, necessarie per la valutazione dettagliata dell'aiuto. La Germania ha fornito tali informazioni con lettere del 29 febbraio, 23 marzo, 5 aprile, 31 agosto e 28 settembre 2012. Con lettera del 19 luglio 2012, la Germania ha chiesto alla Commissione di sospendere l'esame del caso per un periodo di tempo indefinito. La Commissione ha respinto la richiesta con lettera del 10 agosto 2012. A seguito di una comunicazione della Germania del 26 ottobre 2012 in merito a due attività di investimento concernenti auto non elettriche (cfr. nota 3), sono stati chiesti chiarimenti alla Germania con lettere del 31 ottobre 2012 e 24 gennaio 2013, alle quali la Germania ha risposto, rispettivamente, il 14 dicembre 2012 e il 15 marzo 2013. Con lettera del 9 luglio 2013 sono stati richiesti alla Germania ulteriori chiarimenti e la Germania ha risposto il 5 agosto 2013.
- (8) Con lettera del 5 agosto 2013, la Germania ha informato la Commissione di un'ulteriore modifica del progetto di aiuto (riduzione dell'importo e dell'intensità dell'aiuto).
- (9) L'8 marzo, il 14 agosto e il 3 ottobre 2012 si sono svolti incontri tra i rappresentanti dei servizi della Commissione e le autorità tedesche.

2. DESCRIZIONE DETTAGLIATA DELLA MISURA NOTIFICATA

2.1. Obiettivo

- (10) Le autorità tedesche intendono promuovere lo sviluppo regionale concedendo a BMW un aiuto agli investimenti a finalità regionale per la costruzione di un nuovo impianto di produzione presso lo stabilimento di BMW esistente a Lipsia.
- (11) Alla data della notifica, Lipsia era una regione assistita ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera a), del TFUE, con un massimale standard per gli aiuti regionali applicabile alle grandi imprese pari al 30 % ⁽⁶⁾ dell'equivalente sovvenzione lordo (ESL), in base alla carta tedesca degli aiuti regionali 2007-2013 ⁽⁷⁾. Secondo le autorità tedesche, il progetto di investimento creerà circa 800 nuovi posti di lavoro diretti nella regione assistita.

⁽⁴⁾ Cfr. la nota a piè di pagina 1.

⁽⁵⁾ Il nuovo elemento di investimento riguardava la produzione di paraurti di plastica per le autovetture con motore a combustione appartenenti alla categoria inferiore della classe di auto compatte (GBP-Class, ossia i modelli BMW Serie 1 e BMW X1). Con lettera del 3 febbraio 2012 e messaggi di posta elettronica recanti la stessa data, i servizi della Commissione hanno richiesto maggiori informazioni su tale modifica, fornite dalla Germania con lettere del 25 gennaio 2012 e 24 febbraio 2012. Il 17 dicembre 2013 le autorità tedesche hanno chiarito che questo investimento non costituisce un progetto unico con il progetto inizialmente notificato (per la produzione dei modelli i3 e i8), ma fa parte del secondo progetto (cfr. nota 3), per il quale è stato prenotificato un aiuto [SA. 37291 (13/PN)]. La Germania ha pertanto ritirato l'aiuto a favore del progetto di investimento relativo ai paraurti di plastica dall'ambito della presente notifica. Con lettera del 23 gennaio 2014 sono state chieste ulteriori informazioni alla Germania. La Germania ha risposto alla richiesta con lettera dell'11 febbraio 2014. L'investimento relativo ai paraurti non avrà alcun impatto sui costi ammissibili o sull'aiuto a favore del progetto i3/i8 e l'aiuto destinato a tale investimento sarà valutato in un altro contesto.

⁽⁶⁾ Applicabile alla data della notifica iniziale, ossia il 30 novembre 2010.

⁽⁷⁾ Decisione della Commissione dell'8 novembre 2006 relativa all'aiuto di Stato N 459/06 — Carta degli aiuti di Stato a finalità regionale: Germania 2007-2013 (GU C 295 del 5.12.2006, pag. 6).

2.2. Base giuridica e autorità che concede l'aiuto

- (12) La base giuridica nazionale per la concessione dell'aiuto è la legge sugli incentivi agli investimenti (*Investitionszulagengesetz 2010*) del 7 dicembre 2008, oggetto di un'esenzione per categoria a norma del regime X 167/08 ⁽⁸⁾.
- (13) L'aiuto sarà concesso dall'esattoria comunale di Monaco (Finanzamt München).

2.3. Il beneficiario

- (14) Il beneficiario dell'aiuto è BMW AG (la società madre del gruppo BMW), con sede a Monaco di Baviera, Germania. L'attività del gruppo BMW è concentrata sulla costruzione di autovetture e motociclette con i seguenti marchi: BMW, MINI e Rolls-Royce Motor Cars. Lo stabilimento di Lipsia è uno dei 17 stabilimenti di produzione del gruppo BMW e non ha personalità giuridica indipendente.
- (15) Poiché la BMW di Lipsia non è un'entità giuridica indipendente, non è stato possibile reperire dati finanziari distinti. Nel 2009 contava [...] (*) dipendenti. Le autorità tedesche hanno fornito le seguenti informazioni sul gruppo BMW.

Tabella 1

Volume d'affari del gruppo BMW in milioni di euro

	2011	2012	2013
Mondiale	68 821	76 848	76 058
SEE	[...]	[...]	[...]
Germania	12 859	12 186	11 796

Tabella 2

Numero di dipendenti del gruppo BMW al 31 dicembre dell'anno indicato

	2011	2012	2013
Mondiale	100 306	105 876	110 351
SEE	[...]	[...]	[...]
Germania	73 338	76 911	78 961

⁽⁸⁾ X 167/08 — Germania — Investitionszulagengesetz (IZ) 2010, GU C 280 del 20.11.2009, pag. 7.

^(*) Segreto professionale.

2.4. Il progetto di investimento

2.4.1. Il progetto notificato

- (16) Obiettivo del progetto è la costruzione di un nuovo impianto per la produzione di auto elettriche con carrozzeria in plastica rinforzata con fibra di carbonio. È prevista la costruzione di due nuovi modelli: il modello «i3», anche detto Mega City Vehicle (di seguito «i3» o «MCV»), e il modello «i8», un'auto sportiva di lusso. Secondo il beneficiario, tali modelli rappresentano prodotti completamente innovativi, mai costruiti in passato, e saranno montati nello stabilimento di Lipsia. I motori e le batterie per la i3 e la i8 saranno prodotti nello stabilimento del gruppo BMW a Landshut, mentre i prodotti intermedi per la carrozzeria in fibra di carbonio di entrambi i modelli saranno fabbricati nello stabilimento di Wackersdorf del medesimo gruppo (e quindi consegnati in parte a Lipsia e in parte a Landshut, dove saranno ulteriormente lavorati).
- (17) Il modello base della MCV (i3) è un veicolo elettrico privo di motore a combustione, completamente alimentato da energia elettrica immagazzinata in una batteria, il cosiddetto VEB⁽⁹⁾ (veicolo elettrico a batteria). La carrozzeria è costituita da materiale plastico rinforzato con fibra di carbonio; di conseguenza, il peso dell'autovettura non supera 1,3 t per una lunghezza compresa fra 3,95 e 4,05 m. Il veicolo è destinato all'uso urbano, con un'autonomia massima di 150 km senza ricarica della batteria e una velocità massima di 140 km/h. Secondo la notifica, la capacità di produzione della i3 nello stabilimento di Lipsia è di [10 000-50 000] veicoli l'anno.
- (18) Il modello di auto sportiva «i8» è un veicolo ibrido plug-in (Plug-in Hybrid Electric Vehicle, PHEV)⁽¹⁰⁾, che presenta i vantaggi derivanti dalla carrozzeria leggera in plastica rinforzata con fibra di carbonio e da un concetto aerodinamico innovativo. In aggiunta al motore elettrico, è dotata di un motore a combustione a tre cilindri di dimensioni ridotte, che attenua gli svantaggi di un'auto completamente elettrica in caso di necessità, ovvero: 1) quando la distanza è superiore a quella che la batteria potrebbe coprire senza ricarica; e 2) quando la velocità desiderata per un'auto sportiva è superiore a quella raggiunta dal motore elettrico. La lunghezza dell'autovettura dovrebbe essere intorno a 4,6 m, con un peso inferiore a 1,5 t. La velocità massima del modello «i8» è 250 km/h. La produzione di questo modello è inclusa nel totale di [10 000-50 000] autoveicoli elettrici da produrre a Lipsia. Sarà costruito sulle stesse linee di produzione del modello MCV «i3» (il motore a combustione sarà fabbricato nello stabilimento del gruppo BMW di Hams Hall, nel Regno Unito).
- (19) Alla data della decisione di avvio, l'immissione di entrambi i modelli sul mercato era prevista alla fine del 2013. I lavori concernenti l'investimento relativo al modello i3 sono cominciati nel dicembre 2009 e l'investimento è stato completato nel 2013. Le opere oggetto dell'investimento relativo al modello i8 sono cominciate nell'aprile 2011 per essere completate nel 2014.

2.5. Costi ammissibili, importo e intensità dell'aiuto notificato

- (20) Le spese ammissibili notificate in relazione all'investimento, come indicato nella decisione di avvio, ammontano a 392 milioni di EUR (valore nominale), ovvero 368,32 milioni di EUR (valore attualizzato⁽¹¹⁾). La tabella riprodotta di seguito indica la ripartizione delle spese ammissibili previste in termini nominali nel corso del periodo di attuazione dell'investimento.

⁽⁹⁾ «I veicoli elettrici non sono dotati di un duplice gruppo di trasmissione, meccanico ed elettrico. Il 100 % della loro propulsione è fornito da un motore elettrico, alimentato da energia elettrica immagazzinata in batterie.» (Fonte: Deutsche Bank, *Electric Cars: Plugged In Batteries must be included*, 9 giugno 2008, pag. 10).

⁽¹⁰⁾ I veicoli ibridi plug-in sono dotati sia di motore a combustione tradizionale sia di motore elettrico. Le batterie possono essere caricate tramite una presa di corrente e i veicoli sono in grado di circolare indipendentemente dal motore a combustione su distanze limitate (Fonte: *Impacts of Electric Vehicles – Deliverable 1 — An overview of Electric Vehicles on the market and in development*, relazione Delft, aprile 2011, pag. 30, disponibile all'indirizzo Internet: <http://www.cedelft.eu/publicatie/impactofelectricvehicles/1153>).

⁽¹¹⁾ In linea con le disposizioni degli Orientamenti relativi agli aiuti notificati individualmente, il valore nominale è stato attualizzato al valore nell'anno della notifica (2010). Tutti i valori sono attualizzati in riferimento a tale anno. In linea con la normativa applicabile, il tasso di interesse utilizzato a fini di attualizzazione è del 2,24 %: il tasso di base (1,24 %) applicabile al momento della concessione (1° gennaio 2010) più 100 punti base. Cfr. http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/reference_rates.html

Tabella 3

Ripartizione dei costi ammissibili previsti (in milioni di euro — valore nominale)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Totale
Edificio	1	2	86	40	1	1	131
Impianto/Macchinari	2	3	34	163	53	6	261
Totale	3	5	120	203	54	7	392

- (21) Secondo la notifica, e come indicato nella decisione di avvio, la Germania intendeva sostenere l'investimento tramite la concessione di un aiuto per le spese ammissibili previste nel periodo compreso tra il 2009 e 2014, sotto forma di premio fiscale fino a un importo totale massimo di 49 milioni di EUR, corrispondente a un'intensità di aiuto del 12,5 %.
- (22) Il 5 agosto 2013 la Germania ha modificato la notifica indicando che, a norma della base giuridica nazionale («Investitionszulagengesetz 2010»), soltanto le spese sostenute fino al 31 dicembre 2013 sono ammesse a beneficiare dell'aiuto. Pertanto l'importo massimo dell'aiuto si riduce a 48 125 milioni di EUR (45 257 273 EUR, valore nominale) e l'intensità di aiuto scende al 12,29 %.
- (23) Il beneficiario può detrarre il premio fiscale all'investimento l'anno successivo a quello in cui ha sostenuto i costi. Di conseguenza, i premi fiscali saranno applicati secondo il calendario seguente:

Tabella 4

Calendario di attuazione dell'aiuto previsto sotto forma di premio fiscale (in milioni di euro — valore nominale)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Totale
Premio fiscale all'investimento	0,375	0,625	15	25,375	6,750	0,0	48,125

2.6. Finanziamento dell'investimento

- (24) Le autorità tedesche confermano che il contributo proprio del beneficiario all'investimento, privo di qualsiasi sostegno pubblico, è superiore al 25 % dei costi ammissibili. La Banca europea per gli investimenti e la banca Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) hanno concesso al beneficiario prestiti destinati al progetto. Il prestito della BEI ammonta a [...] milioni di EUR, mentre quello della KfW ammonta a [...] milioni di EUR⁽¹²⁾. La Germania ha assicurato alla Commissione che entrambi i prestiti sono stati concessi alle condizioni di mercato.

2.7. Effetto di incentivazione

- (25) La base giuridica nazionale istituisce un diritto automatico all'aiuto (se del caso, soggetto all'approvazione della Commissione), se le condizioni previste dalla legge sono soddisfatte. Per la concessione di questo aiuto fiscale automatico non è richiesta una decisione discrezionale, né una conferma dell'ammissibilità.

⁽¹²⁾ Soltanto parte di questo prestito copre le spese relative all'investimento relativo alla MCV.

2.8. Mantenimento dell'investimento

- (26) Le autorità tedesche hanno confermato che il progetto di investimento dovrà essere mantenuto in essere nella regione assistita interessata per un periodo minimo di cinque anni a decorrere dalla data del suo completamento.

2.9. Disposizioni generali

- (27) Le autorità tedesche si sono impegnate a presentare alla Commissione:

- entro due mesi dalla concessione dell'aiuto, copia degli atti giuridici pertinenti connessi alla misura di aiuto,
- entro sei mesi dal versamento dell'ultima tranche dell'aiuto, sulla base del calendario di pagamento notificato, una relazione finale dettagliata.

3. DUBBI E MOTIVAZIONI PER L'AVVIO DEL PROCEDIMENTO D'INDAGINE FORMALE

- (28) Nella sua decisione di avviare l'indagine formale ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 2, del TFUE, la Commissione ha osservato che il progetto di aiuto rispetta i criteri standard di compatibilità fissati negli Orientamenti e che l'importo e l'intensità dell'aiuto proposto non superano il massimale applicabile. Nondimeno la Commissione, ai sensi delle disposizioni di cui al punto 68, lettera a), degli Orientamenti, non è stata in grado di confermare la compatibilità dell'aiuto con il mercato interno nell'ambito dell'esame preliminare.
- (29) Il punto 68, lettera a), degli Orientamenti impone alla Commissione di avviare un'indagine formale e procedere alla valutazione dettagliata dell'effetto di incentivazione, della proporzionalità, nonché degli effetti positivi e negativi dell'aiuto, qualora la quota di mercato del beneficiario sul mercato del prodotto e sul mercato geografico rilevanti sia superiore al 25 % prima o dopo l'investimento.
- (30) Sebbene la Germania sostenga che gli investimenti effettuati da BMW AG a Lipsia creino un nuovo mercato del prodotto ai sensi della nota 65 degli Orientamenti⁽¹³⁾, la Commissione non condivide tale parere⁽¹⁴⁾. La Commissione ha pertanto deciso di verificare se sono soddisfatte le condizioni di cui al punto 68, lettere a) e b), degli Orientamenti. A tal fine, la Commissione ha innanzitutto dovuto individuare il o i prodotti interessati dall'investimento e stabilire le definizioni appropriate del mercato del prodotto e del mercato geografico.
- (31) Poiché si trattava del primo caso notificato di aiuto a finalità regionale in favore di un progetto di investimento concernente autovetture elettriche (VEB/PHEV), la Commissione ha avuto serie difficoltà nella determinazione del mercato del prodotto e del mercato geografico rilevanti in fase di esame preliminare.
- (32) In particolare, la Commissione non è stata in grado di pronunciarsi definitivamente in merito a se il mercato delle auto elettriche costituisca un mercato del prodotto distinto oppure faccia parte del mercato generale delle autovetture, senza distinzione in base al tipo di propulsione. Secondo le informazioni sul mercato fornite dalla Germania, le auto elettriche nel 2015 costituiranno l'1 % di tutte le autovetture nel SEE⁽¹⁵⁾. La Germania ha indicato tale cifra in riferimento al numero di auto elettriche di nuova immatricolazione nei segmenti tradizionali del mercato delle autovetture convenzionali.

⁽¹³⁾ Secondo la nota 65 degli Orientamenti, se lo Stato membro dimostra che il beneficiario dell'aiuto crea un nuovo mercato del prodotto, non è necessario verificare se sono soddisfatte le condizioni di cui al punto 68, lettere a) e b), e gli aiuti vengono autorizzati secondo la tabella di cui al punto 67.

⁽¹⁴⁾ La Commissione ha riconosciuto che i modelli di auto elettriche presentano un livello di innovazione tale da creare un nuovo prodotto, che non è paragonabile alle auto costruite in passato, in particolare dato l'impiego di una carrozzeria in plastica rinforzata con fibre di carbonio. Tuttavia la Commissione ha rilevato che BMW non sembra essere né il primo né l'unico costruttore di questo tipo di veicoli.

⁽¹⁵⁾ Fonte: Deutsche Bank, *Electric Cars: Plugged In, Batteries must be included*, 9 giugno 2008, disponibile all'indirizzo Internet: <http://electricdrive.org/index.php?ht=a/GetDocumentAction/id/27929>.

- (33) La Commissione ha avuto difficoltà anche nell'attribuzione delle auto elettriche ai singoli segmenti del mercato delle autovetture creati in passato in riferimento ai veicoli con motore a combustione. I principali criteri di attribuzione ai fini della segmentazione sono la lunghezza e il prezzo dell'autovettura. Molte auto elettriche sembrano appartenere ai segmenti inferiori in termini di lunghezza, ma ai segmenti superiori se classificate in base al prezzo.
- (34) Infine, la Commissione non è stata in grado di pronunciarsi nemmeno in merito a se fosse appropriato attribuire i modelli di auto elettriche in questione ai segmenti specifici del mercato delle autovetture convenzionali, come i segmenti C o D della classificazione delle autovetture usata da IHS Global Insight⁽¹⁶⁾, ai segmenti C/D combinati delle autovetture convenzionali o ai segmenti C/D combinati delle «auto elettriche».
- (35) Inoltre, nell'ambito dell'esame preliminare, la Commissione non è stata in grado di stabilire in via definitiva se il mercato rilevante delle auto elettriche fosse globale o almeno più esteso del SEE.
- (36) Poiché non è stata in grado di pronunciarsi definitivamente in merito alla determinazione del mercato del prodotto e del mercato geografico rilevanti, la Commissione ha verificato la condizione relativa alla quota di mercato su tutti i mercati plausibili. Le informazioni sulla quota di mercato del beneficiario si basavano sui dati raccolti e presentati dalla Germania, utilizzando la quota dell'1% di auto elettriche nei segmenti del mercato delle autovetture convenzionali (cfr. il considerando 32 *supra*) (corrispondente a 150 000 auto esclusivamente elettriche nel SEE nel 2015), prevista nello studio condotto da Deutsche Bank⁽¹⁷⁾. La Commissione ha concluso che la quota di mercato del beneficiario sul «mercato delle auto elettriche» del SEE, calcolata applicando ai vari segmenti delle auto convenzionali la percentuale di vendite di auto elettriche stimata da Deutsche Bank all'1% del mercato complessivo delle autovetture, sarebbe superiore al 25%. Secondo questo metodo, nel 2015 la quota di mercato del beneficiario nel SEE sarebbe superiore al 25% nei segmenti B, C, D ed E+F⁽¹⁸⁾ e sarebbe superiore al 25% anche sul mercato mondiale nei segmenti D ed E+F⁽¹⁹⁾.
- (37) Di conseguenza, nella fase di esame preliminare la Commissione non ha potuto escludere che le quote di mercato del beneficiario, almeno su alcuni mercati del prodotto plausibili nel SEE (e in alcuni segmenti del mercato rilevante a livello mondiale), fossero superiori alla soglia fissata al punto 68, lettera a), degli Orientamenti. La Commissione ha quindi avviato il procedimento di indagine formale ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 2, del TFUE.
- (38) Come indicato nella decisione di avvio⁽²⁰⁾, qualora le osservazioni pervenute nel contesto dell'indagine formale non permettano alla Commissione di concludere con certezza che l'aiuto può essere esentato dalla verifica delle condizioni di cui al punto 68 degli Orientamenti, ai sensi della nota 65 degli stessi, oppure che la soglia di cui al punto 68, lettera a), non è superata, la Commissione effettua una valutazione approfondita del progetto di investimento sulla base della sua comunicazione relativa ai criteri per una valutazione dettagliata degli aiuti regionali destinati ai grandi progetti di investimento (di seguito «la comunicazione sui criteri di valutazione»)⁽²¹⁾.

⁽¹⁶⁾ Esistono diversi fornitori di servizi di analisi del mercato automobilistico. Fra i più noti figurano IHS Global Insight e POLK. Gli Stati membri e i beneficiari di solito forniscono informazioni basate sulla segmentazione utilizzata da una di queste società di consulenza. IHS Global Insight propone una segmentazione precisa delle autovetture (27 segmenti). Il prezzo, le dimensioni e le prestazioni medie delle autovetture aumentano progressivamente dai segmenti inferiori a quelli superiori.

⁽¹⁷⁾ Nella decisione di avvio (considerando 84), la Commissione ha espresso il parere che la previsione di una quota di mercato delle auto elettriche pari all'1% del mercato complessivo potrebbe essere troppo conservatrice, ma ha rilevato che la Germania non è stata in grado di fornire altre stime indipendenti.

⁽¹⁸⁾ Il beneficiario ha indicato che [...] della produzione complessiva [10 000 - 50 000] sarebbe destinato al consumo nel SEE, mentre il resto dovrebbe essere venduto al di fuori del SEE. Questa è la cifra utilizzata per il calcolo della quota di mercato del beneficiario nel SEE, in base alla quale era [$> 25\%$] ([...] diviso per [...]) nel segmento B (auto elettriche), [$> 25\%$] ([...] diviso per [...]) nel segmento C, [$> 25\%$] ([...] diviso per [...]) nel segmento D e [$> 25\%$] nel segmento E+F; cfr. i considerando 84-87 della decisione di avvio.

⁽¹⁹⁾ [$> 25\%$] nel segmento D e [$> 25\%$] nel segmento E+F nel 2015.

⁽²⁰⁾ Considerando 103 della decisione di avvio.

⁽²¹⁾ Comunicazione della Commissione relativa ai criteri per una valutazione dettagliata degli aiuti regionali destinati ai grandi progetti di investimento (GU C 223 del 16.9.2009, pag. 3).

4. OSSERVAZIONI DEI TERZI INTERESSATI

- (39) La Commissione ha ricevuto osservazioni soltanto dalla Germania.

4.1. Osservazioni della Germania

- (40) Secondo la Germania, le auto elettriche fanno parte del mercato delle autovetture convenzionali. Su tale mercato, la quota del gruppo BMW, secondo qualsiasi segmentazione del mercato del prodotto, è inferiore alla soglia del 25 %, sia a livello globale sia sul mercato del SEE.
- (41) La Germania, tuttavia, sostiene anche che, nel caso in cui la Commissione ritenesse che le auto elettriche costituiscono un mercato del prodotto distinto da quello delle autovetture convenzionali, si applicherebbe la nota 65 degli Orientamenti.
- (42) Secondo la Germania, anche se la Commissione non potesse accettare l'applicazione della nota 65 degli Orientamenti e ritenesse che il mercato delle auto elettriche costituisce un mercato del prodotto distinto, l'aiuto dovrebbe essere approvato senza valutazione dettagliata, in quanto la quota del beneficiario su tale mercato (non segmentato delle auto elettriche) è inferiore al 25 % e nella decisione di avvio non sono stati espressi dubbi riguardo alla conformità ai criteri standard di compatibilità fissati negli Orientamenti. In alternativa, la Commissione dovrebbe applicare la comunicazione sui criteri di valutazione in modo flessibile.

4.1.1. Definizione del mercato e quote di mercato

Il mercato rilevante è il mercato globale delle autovetture convenzionali

- (43) La Germania sostiene che il mercato del prodotto rilevante dovrebbe essere definito come il mercato delle autovetture convenzionali e il mercato geografico rilevante come il mercato globale a livello mondiale. Come già avviene oggi per gli autoveicoli ibridi, in futuro le auto elettriche entreranno in concorrenza con le autovetture convenzionali e i consumatori considereranno i due prodotti intercambiabili.
- (44) Nonostante le differenze riconosciute tra l'autonomia del modello i3 e quella delle autovetture convenzionali comparabili (la batteria del modello i3 deve essere ricaricata molto prima che il serbatoio del carburante sia vuoto), il modello i3 e le autovetture convenzionali comparabili rispondono al medesimo scopo, in quanto offrono lo stesso spazio per i passeggeri e raggiungono la stessa velocità. La sostituibilità sul versante della domanda è ancora maggiore per il modello i8, che raggiunge la stessa autonomia delle autovetture convenzionali o ibride. La differenza di prezzo tra le auto elettriche e quelle convenzionali può essere ridotta tramite sovvenzioni a favore dell'acquirente.
- (45) Secondo la Germania, i clienti non fanno distinzione tra autovetture ibride, elettriche e convenzionali, perché sono consapevoli delle conseguenze ambientali della produzione di energia elettrica destinata ad alimentare le auto elettriche e perché hanno aspettative analoghe nei riguardi di tutti i tipi di autovetture per quanto concerne le norme in materia di tutela dell'ambiente e altri parametri.
- (46) Il mercato geografico rilevante delle auto elettriche è il mercato mondiale, in quanto è previsto lo sviluppo di flussi commerciali in tutte le direzioni. La Cina, il Giappone e gli Stati Uniti (oltre ad alcuni paesi dell'UE), che sovvenzionano l'uso di auto elettriche e in parte applicano quote obbligatorie per le auto alternative sul mercato complessivo delle autovetture, rappresentano una quota significativa del mercato mondiale. Inoltre, le condizioni quadro per il commercio mondiale delle auto elettriche sono identiche a quelle applicate per le autovetture convenzionali o più favorevoli.

- (47) Anche se il mercato geografico fosse il mercato del SEE (delle autovetture convenzionali), la quota di mercato di BMW AG non raggiungerebbe la soglia del 25 % né prima né dopo l'investimento, come riconosciuto al considerando 88⁽²²⁾ della decisione di avvio.

Applicabilità della nota 65

- (48) La Germania ritiene che, se la Commissione decidesse che le auto elettriche costituiscono un mercato del prodotto distinto, si applicherebbe la nota 65 degli Orientamenti.
- (49) La Germania ammette che, nonostante la struttura innovativa della carrozzeria, che distingue i modelli i3/i8 dai prodotti concorrenti, il beneficiario non è né il primo né l'unico costruttore di veicoli elettrici. Riconosce altresì che esistono già alcuni costruttori di autoveicoli elettrici e che altri entreranno nel mercato delle auto elettriche entro il 2013/2014.
- (50) La Germania sostiene tuttavia che, anche qualora non fosse direttamente applicabile, nella fattispecie la nota 65 potrebbe essere applicata per analogia, considerata la filosofia e la ragione d'essere della nota stessa.
- (51) Secondo la Germania, la logica che ha portato all'introduzione della nota 65 negli Orientamenti è che le quote di mercato inizialmente significative degli innovatori e la distorsione della concorrenza a breve termine che ne consegue sono controbilanciate dai vantaggi derivanti da una vera innovazione per la competitività e per le condizioni di concorrenza sul mercato rilevante. La verifica delle condizioni di cui al punto 68 degli Orientamenti presuppone l'esistenza di un mercato. I nuovi mercati non possono soddisfare questa condizione; una valutazione dettagliata in applicazione del punto 68 punirebbe il pioniere e impedirebbe la creazione di un mercato funzionante.
- (52) La Germania ritiene che la quota di mercato iniziale statisticamente elevata e la capacità creata dal primo a muoversi su un mercato in cui viene offerto solo un numero limitato di modelli e la produzione in serie è appena cominciata non consentono di verificare le condizioni di cui al punto 68 in modo attendibile. A parere della Germania, l'investimento in esame non contribuisce a creare una posizione dominante sul mercato, né determina la creazione di un eccesso di capacità in un mercato in declino.
- (53) In breve, il caso in esame rappresenta la situazione precisa cui l'applicazione diretta della nota 65 intende rispondere. La Germania conclude pertanto che le condizioni di cui al punto 68 non dovrebbero essere applicate e l'aiuto dovrebbe essere approvato senza valutazione dettagliata.

La quota di mercato è inferiore al 25 % anche sul mercato delle auto elettriche (globale e SEE)

- (54) La Germania sostiene che, anche se la Commissione constatasse che 1) le auto elettriche non fanno parte del mercato delle autovetture convenzionali e 2) la nota 65 degli Orientamenti non è applicabile, la quota di mercato del beneficiario sul mercato delle auto elettriche (a prescindere da ulteriori segmentazioni) sarebbe inferiore al 25 %.
- (55) La Germania afferma che, sebbene sia difficile applicare la segmentazione tradizionale del mercato delle autovetture convenzionali al mercato delle auto elettriche a causa delle differenze di prezzo e di lunghezza delle auto, questo è il modo in cui si stabiliscono le previsioni delle quote di mercato delle auto elettriche. Per questo motivo, la Germania ha cercato di attribuire il modello i3 ai segmenti C e D combinati, in quanto il prezzo colloca l'auto nel segmento D e la lunghezza nel segmento C. Occorre inoltre tenere presente che gli acquirenti di auto elettriche provengono da tutti i segmenti del mercato delle autovetture convenzionali e una rigida segmentazione del mercato delle auto elettriche è quindi poco significativa.
- (56) La Germania ritiene che il mercato delle auto elettriche probabilmente si svilupperà in modo dinamico sia nel SEE sia a livello globale: la percentuale di auto elettriche sul mercato complessivo delle autovetture e il numero di produttori cresceranno notevolmente nell'arco di pochi anni. Anche se il beneficiario raggiungesse una quota di mercato superiore al 25 % in alcuni segmenti delle auto elettriche, si tratterebbe di uno scenario poco realistico, o sarebbe soltanto una situazione momentanea.

⁽²²⁾ Al considerando 88 della decisione di avvio si afferma che soltanto sul mercato delle autovetture convenzionali la quota di mercato del beneficiario è inferiore al 25 % sia a livello del SEE sia a livello globale.

- (57) La Germania propone di seguire la logica alla base della nota 65 anche riguardo a questo aspetto e di non applicare le condizioni di cui al punto 68 degli Orientamenti. La quota di mercato temporaneamente elevata di un innovatore dovrebbe essere considerata alla luce dello sviluppo dinamico del mercato, compresa la probabilità di nuovi ingressi sul mercato. Una diversa impostazione ostacolerebbe e indebolirebbe la concorrenza e la competitività. La Germania ritiene pertanto che una situazione in cui la quota del 25 % del mercato delle auto elettriche sia superata per un periodo transitorio, di per sé già poco realistica, non dovrebbe essere considerata un fattore atto a indicare il superamento della quota di mercato del 25 % di cui al punto 68, lettera a), degli Orientamenti.
- (58) Per quanto riguarda l'attendibilità dei dati sulle quote di mercato, la Germania fa notare che non è stata stabilita alcuna segmentazione distinta del mercato delle auto elettriche e che l'unica stima dei dati di mercato esistente per il 2015 è lo studio di Deutsche Bank, risalente al 2008. Secondo tale studio, la quota di auto elettriche sul mercato complessivo delle autovetture nel 2015 raggiungerà l'1 %; la Germania ha utilizzato questa cifra per stimare la quota di mercato del beneficiario nei segmenti C/D combinati. La Germania ipotizza altresì che le auto elettriche saranno offerte per la maggior parte nei segmenti da A a C e che la quota di auto elettriche nei segmenti delle autovetture da A a C considerati nel loro insieme sarà quindi superiore (cioè intorno al 2,5 %, sebbene la cifra non sia suffragata da studi indipendenti). Questo dato dimostrerebbe da solo che la stima della Commissione della quota di mercato del gruppo BMW è troppo elevata e non è plausibile. Inoltre la Germania rileva che società di consulenza quali Deutsche Bank e Boston Consulting Group prevedono che entro il 2020 la quota di auto elettriche sul mercato complessivo delle autovetture raggiungerà il 3 %, il che determinerà un'ulteriore riduzione della quota di mercato del gruppo BMW. Infine, secondo la Germania, qualora sia istituito un sistema di segmentazione delle auto elettriche che attribuisca chiaramente i modelli a un determinato segmento, è prevedibile che la quota di mercato del gruppo BMW su un mercato saturo sarà analoga alla sua quota attuale sul mercato delle autovetture convenzionali, cioè compresa fra [0-8 %] e [1-9 %].
- (59) Le autorità tedesche citano anche due studi più recenti, i quali dimostrerebbero che la quota di mercato del beneficiario non supererà mai la soglia del 25 %, in quanto prevedono un numero di autovetture sul mercato molto più elevato rispetto agli studi precedenti. Il primo di tali studi, intitolato *European Roadmap — Electrification of Road Transport* (di seguito «lo studio Roadmap») ⁽²³⁾, indica che entro il 2020 nell'UE potrebbero essere presenti cinque milioni di veicoli elettrici (inclusi i veicoli ibridi plug-in) e, nell'ipotesi che siano introdotte importanti innovazioni tecnologiche, un grafico sembra indicare la presenza di circa un milione di tali autovetture nel 2016. L'altro studio, intitolato *Impacts of Electric Vehicles Deliverable 1 — An overview of Electric Vehicles on the market and in development* (di seguito «la relazione Delft») e risalente all'aprile 2011, è stato elaborato per la Commissione e riguarda l'impatto dei veicoli elettrici sul mercato ⁽²⁴⁾.

4.1.2. Applicazione della comunicazione sui criteri di valutazione

- (60) Per quanto riguarda l'applicazione della comunicazione sui criteri di valutazione, la Germania propone gli argomenti seguenti:
- a) dal momento che le soglie relative alla quota di mercato non sono superate, non vi è motivo di effettuare una valutazione approfondita della misura;
 - b) in un'indagine formale ci si concentra unicamente sulla necessità di dissipare i seri dubbi sulla compatibilità della misura emersi durante la fase preliminare, non sulla valutazione dei criteri di compatibilità che sono già stati esaminati e riguardo ai quali non sono stati sollevati dubbi in tale fase. Nella decisione di avvio dell'indagine formale, la Commissione non ha espresso dubbi in merito alla conformità della misura con i criteri standard di compatibilità di cui agli Orientamenti, compresi l'effetto di incentivazione e la proporzionalità della misura. L'indagine formale è stata avviata soltanto perché la Commissione non è stata in grado di escludere con certezza che la soglia relativa alla quota di mercato di cui al punto 68, lettera a), degli Orientamenti fosse superata;

⁽²³⁾ *European Roadmap — Electrification of Road Transport*, seconda edizione, giugno 2012, di Emma Briec (Renault), Carolien Mazal (BOSCH), Gereon Meyer e Beate Müller (VDI/VDE Innovation + Technik GmbH), piattaforme tecnologiche europee ERTRAC, EPoS e SmartGrids, e sostenuto anche dalla Commissione europea tramite le azioni di coordinamento Capire abd ICT4FEV.

⁽²⁴⁾ *Impacts of Electric Vehicles Deliverable 1 — An overview of Electric Vehicles on the market and in development*, relazione elaborata da Delft, aprile 2011, pagg. 13-16, disponibile all'indirizzo Internet: http://www.cedelft.eu/publicatie/impact_of_electric_vehicles/1153

- c) la Commissione dovrebbe adottare una decisione «condizionale»⁽²⁵⁾, che autorizzi l'aiuto — senza valutazione dettagliata — ai sensi della nota al punto 56 della comunicazione sui criteri di valutazione, a condizione che il beneficiario presenti ogni anno dati sull'andamento della sua quota su un mercato segmentato nel modo tradizionale;
- d) considerati i notevoli effetti positivi dell'aiuto (nuova tecnologia e innovazione rispettose dell'ambiente, creazione di un numero considerevole di posti di lavoro), la Commissione non dovrebbe applicare la comunicazione sui criteri di valutazione, o dovrebbe almeno tenere conto del «requisito di proporzionalità»: al punto 9 di detta comunicazione si afferma che l'accuratezza della valutazione dettagliata di una misura dovrebbe essere in funzione delle potenziali distorsioni risultanti dall'aiuto. La Germania sostiene che non sono prevedibili notevoli distorsioni della concorrenza. Il beneficiario anticipa la concorrenza assumendo un ruolo pionieristico con un investimento innovativo e ad alto rischio;
- e) la Germania sostiene inoltre che la sentenza pronunciata dal Tribunale il 10 luglio 2012 nella causa T-304/08⁽²⁶⁾ impone alla Commissione di esercitare l'ampio potere di valutazione di cui dispone in forza del trattato CE per stabilire se i vantaggi attesi dell'aiuto in termini di sviluppo regionale siano superiori alle distorsioni di concorrenza e agli effetti del progetto sovvenzionato sugli scambi tra gli Stati membri;
- f) la Germania cita la nota al punto 56 della comunicazione sui criteri di valutazione⁽²⁷⁾ ed esprime il parere che il potere della Commissione di non approvare l'aiuto sulla base di detta comunicazione si limita alla parte dell'importo dell'aiuto notificato eccedente la soglia di notifica.

4.1.3. Valutazione dettagliata della misura

4.1.3.1. Effetti positivi dell'aiuto

- (61) La Germania fa notare che la strategia per i veicoli puliti ed efficienti sul piano energetico fa parte della strategia Europa 2020. Il libro bianco della Commissione «Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti — Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile»⁽²⁸⁾ stabilisce l'obiettivo di dimezzare la quota di autoveicoli convenzionali sul mercato complessivo delle autoveicoli entro il 2030 e di eliminarne del tutto l'uso nei centri urbani entro il 2050.
- (62) La Germania contribuisce a tali obiettivi: essa mira a immettere in circolazione un milione di veicoli elettrici entro il 2020 e 100 000 già entro il 2014. La Germania intende diventare un mercato di punta nel settore dell'elettromobilità. Poiché tali obiettivi non sono ancora stati raggiunti, sono necessari ulteriori sforzi. L'investimento in esame contribuisce alla realizzazione di detti obiettivi europei e tedeschi.
- (63) Il progetto di investimento promuove anche gli obiettivi delle raccomandazioni proposte in una relazione del gruppo di esperti ad alto livello per le tecnologie abilitanti (HLG KET), nella quale si sottolinea il rischio che l'Europa rimanga indietro nella concorrenza internazionale in termini di ubicazione, in particolare a causa della sua scarsa capacità di «trasformare» il know-how tecnologico in prodotti commerciabili.

⁽²⁵⁾ «La Commissione può decidere di autorizzare l'aiuto, subordinarne l'autorizzazione a determinate condizioni o vietarne l'esecuzione. Se adotta una decisione condizionale ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 4, del [Regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, del 22 marzo 1999, recante modalità di applicazione dell'articolo 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (GU L 83 del 27.3.1999, pag. 1)], essa può subordinare l'aiuto a condizioni che ne limitino i potenziali effetti di distorsione della concorrenza e ne garantiscano la proporzionalità. In particolare, può ridurre l'importo o l'intensità dell'aiuto che le sono stati notificati a un livello considerato proporzionale e, pertanto, compatibile con il mercato comune.»

⁽²⁶⁾ Causa T-304/2008, *Smurfit Kappa/Commissione*, punto 91.

⁽²⁷⁾ La nota recita: «Quando l'aiuto viene concesso a titolo di un regime di aiuti a finalità regionale esistente, tuttavia, va osservato che lo Stato membro conserva la possibilità di accordarlo fino a un livello corrispondente al massimale di aiuto consentito per un investimento con spese ammissibili pari a 100 milioni di EUR in base alle norme applicabili.»

⁽²⁸⁾ Disponibile all'indirizzo Internet: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52011DC0144>

- (64) La «produzione su larga scala» di un'auto elettrica, associata a una carrozzeria in fibra di carbonio, che nessun altro costruttore di autovetture ha finora intrapreso, può accelerare l'evoluzione tecnologica e promuovere la concorrenza sul mercato rilevante.
- (65) La Germania ritiene che il progetto di investimento contribuisca ad assicurare la leadership duratura dell'Europa nel settore automobilistico.
- (66) La Germania afferma inoltre che il progetto contribuisce al conseguimento degli obiettivi del programma operativo del Fondo europeo di sviluppo regionale per la Sassonia ⁽²⁹⁾.
- (67) Nei nuovi stati federali della Germania si contano ancora poche industrie automobilistiche rispetto a quelli vecchi. Il sostegno a favore di questo investimento ridurrebbe le differenze tra i vecchi e i nuovi Stati federali.
- (68) Il PIL pro capite della Sassonia è tuttora inferiore alla media tedesca ed europea; il tasso di disoccupazione è tuttora superiore alla media tedesca. L'investimento crea 800 nuovi posti di lavoro diretti.
- (69) L'investimento contribuisce anche alla crescita dell'occupazione indiretta nella regione. Il beneficiario prevede di concludere ulteriori contratti con fornitori locali. Ciò determinerà la creazione di posti di lavoro principalmente per lavoratori altamente qualificati, che potranno essere impiegati nelle nuove mansioni tecniche di una nuova e diversa catena di approvvigionamento. In seguito al completamento positivo dell'investimento, sono previsti ulteriori investimenti da parte del beneficiario nello stabilimento di Lipsia.
- (70) La nuova produzione comporterà la formazione di lavoratori in nuovi settori, per esempio tecnici specializzati nelle tecnologie della plastica e della gomma connesse al materiale rinforzato con fibre. Poiché la domanda di lavoratori specializzati in grado di lavorare nel settore delle auto elettriche crescerà, la Sassonia potrebbe diventare un luogo in grado di attirare tale manodopera specializzata.
- (71) L'investimento produrrà anche effetti positivi di raggruppamento (cioè l'attrazione di ulteriori investimenti nell'industria automobilistica nella regione). Il beneficiario è già attivo nell'ambito dell'ACOD ⁽³⁰⁾, il raggruppamento dell'industria automobilistica della Germania orientale, che ha scelto la regione di Lipsia come area in cui promuovere l'elettromobilità. In termini di investimenti specifici da parte di altre imprese non collegate, la Germania ha menzionato SB-Li-Motive, un produttore di batterie agli ioni di litio che prevede di investire nella regione.
- (72) Le imprese non collegate al gruppo BMW possono beneficiare della diffusione di conoscenze; il beneficiario prevede inoltre di instaurare una più stretta cooperazione con l'università di Dresda, dove si possono condurre studi attinenti all'industria automobilistica.

4.1.3.2. Adeguatezza dell'aiuto

- (73) La Germania rileva che l'aiuto concesso sulla base della «Investitionszulagegesetz» è esentato dalla notifica preventiva in forza del regolamento generale di esenzione per categoria ⁽³¹⁾ e questo di per sé dovrebbe dimostrarne l'adeguatezza.
- (74) La Germania ritiene che gli aiuti a finalità regionale siano uno strumento idoneo a ridurre gli svantaggi economici della regione. Misure alternative, come i progetti infrastrutturali, non conseguirebbero gli stessi risultati, in quanto la regione dispone già di infrastrutture altamente sviluppate, tra cui un aeroporto internazionale.

⁽²⁹⁾ Cfr. http://www.strukturfonds.sachsen.de/download/2013_12_17_OP_EFRE_2007-2013_in_der_Fassung_des4_Aenderungsantrages_Stand_Genehmigung.pdf

⁽³⁰⁾ Verein Automotive Cluster Ostdeutschland.

⁽³¹⁾ Regolamento (CE) n. 800/2008 della Commissione, del 6 agosto 2008, che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato comune in applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato (regolamento generale di esenzione per categoria) (GU L 214 del 9.8.2008, pag. 3).

- (75) Un pacchetto di misure di carattere generale non è stato sufficiente a conseguire gli obiettivi di elettromobilità (100 000 auto elettriche in circolazione entro il 2014 e un milione di auto elettriche in circolazione entro il 2020), fissati da iniziative sia tedesche⁽³²⁾ sia europee.

4.1.3.3. Effetto di incentivazione/Scenario controfattuale

- (76) La Germania ritiene che l'effetto di incentivazione dell'aiuto non possa essere valutato esclusivamente sulla base dell'analisi di uno scenario 1 o di uno scenario 2⁽³³⁾, in quanto l'investimento è un progetto speciale di carattere altamente innovativo, nel cui ambito sono stati analizzati sia il tasso di rendimento interno del progetto sia un confronto dei vantaggi e degli svantaggi delle possibili ubicazioni (compreso l'esame di eventuali misure di aiuto di Stato). Pertanto la Germania ha fornito informazioni in merito a entrambi gli scenari.

Scenario 1

- (77) In un'analisi dello scenario 1, lo Stato membro deve dimostrare che l'aiuto fornisce al beneficiario un incentivo ad adottare una decisione di investimento a favore di un progetto che, senza l'aiuto, non risulterebbe redditizio per l'impresa in nessuna area.
- (78) La Germania ha presentato informazioni in base alle quali il tasso di rendimento interno (TRI) del progetto è del [0-8 %] senza l'aiuto e del [1-9 %] con l'aiuto. I relativi calcoli sono stati effettuati ipotizzando un ciclo di vita di sette anni, senza tenere conto dei costi di avviamento, dei costi di pianificazione e dei costi di sviluppo del progetto, sulla base di una produzione annua di [40 000-120 000] auto (il volume di produzione minimo normalmente applicato dal beneficiario per le autovetture convenzionali di piccole e medie dimensioni), invece delle [10 000-50 000] auto previste per questo progetto. Questo TRI è notevolmente inferiore al consueto obiettivo ROCE⁽³⁴⁾ del 26 %, che il beneficiario persegue per i progetti relativi alle autovetture convenzionali, e al costo medio ponderato del capitale pari al 12 %.
- (79) Tuttavia il beneficiario ha deciso di effettuare l'investimento. Nonostante la sua bassa redditività, il beneficiario ha ritenuto che il progetto gli permetterà di mantenere la propria posizione forte e consolidata nella concorrenza internazionale a lungo termine. La Germania sottolinea il carattere di progetto pilota dell'investimento e i rischi elevati che esso comporta, derivanti dall'uso di fibre di carbonio quale materia prima per la carrozzeria, dalla tecnologia di produzione non collaudata, dalla produzione su piccola scala e dalle incertezze sul versante della domanda.

Scenario 2

- (80) La Germania ha presentato informazioni per dimostrare che l'aiuto fornisce un incentivo a collocare il progetto di investimento nella regione assistita. In assenza dell'aiuto, l'investimento sarebbe stato effettuato in una regione non assistita.

Differenza di costi/Considerazioni strategiche

- (81) Sulla base di documenti aziendali risalenti al dicembre 2009, per esempio un documento discusso durante una conversazione informale [...] tra dirigenti, la sintesi di un'analisi presentata a una riunione del consiglio di amministrazione e un documento attestante una decisione di quest'ultimo sulla scelta dell'ubicazione, la Germania ha dimostrato che sono state prese in considerazione diverse ubicazioni per l'investimento. Tra le ubicazioni figuravano Monaco⁽³⁵⁾, [...], Stati Uniti/Canada, Messico e Cina.

⁽³²⁾ Cfr. *Deutsche Bank Research: Elektromobilität*, 12 settembre 2011. La Germania cita lo studio di Deutsche Bank, secondo il quale alti livelli di sostegno statale e un rapido progresso tecnologico si tradurranno in una quota del 7 % di veicoli elettrici su tutte le auto nuove immatricolate in Germania nel 2020, mentre un basso livello di sostegno statale e di progresso tecnologico ridurranno tale quota al solo 2 %.

⁽³³⁾ Come prescritto al punto 22 della comunicazione sui criteri di valutazione.

⁽³⁴⁾ ROCE: *Return On Capital Employed*, cioè l'utile sul capitale investito; è un tasso contabile utilizzato in finanza, nelle valutazioni e in contabilità. Si usa per dimostrare il valore che un'impresa acquisisce con le proprie attività e perde attraverso le proprie passività.

⁽³⁵⁾ Secondo quanto indicato dalla Germania, l'ubicazione «Monaco» in realtà è «Monaco in combinazione con Wackersdorf».

- (82) Tali documenti riguardano soltanto l'investimento relativo al modello i3. La decisione di produrre anche il modello i8 sulla stessa linea di produzione della i3 è stata adottata nel 2011. La Germania non ha notificato spese ammissibili o aiuti supplementari per la produzione della i8, né ha presentato documenti sul processo decisionale riguardante la collocazione dell'investimento relativo alla i8.
- (83) Secondo i documenti presentati, è stato effettuato un confronto tra le diverse ubicazioni sulla base di una serie di fattori quantitativi e qualitativi, quali i costi di investimento⁽³⁶⁾, la vicinanza della produzione di plastica e di plastica rinforzata con fibra di carbonio, la possibilità di evitare investimenti per nuovi impianti, le difficoltà linguistiche, la mancanza di tutela del know-how, la distanza dal centro di sviluppo e la logistica. In fase di preselezione, [...] ⁽³⁷⁾, Stati Uniti/Canada, Messico e Cina sono stati eliminati sulla base di una combinazione di questi fattori e la scelta si è ristretta a Lipsia e Monaco.
- (84) Né a Monaco né a Lipsia sarebbero stati necessari investimenti per nuovi impianti; l'investimento in queste ubicazioni non è pregiudicato da difficoltà linguistiche, mancanza di tutela del know-how, difficoltà logistiche o grande distanza dal centro di sviluppo del gruppo BMW a Monaco. Il minore costo di investimento in realtà si sarebbe sostenuto a Monaco, che era anche l'ubicazione più vicina al centro di sviluppo del gruppo BMW. D'altro canto, Lipsia offre la possibilità di espandere facilmente la capacità, consentendo al beneficiario di incrementare rapidamente la produzione a [50 000-90 000] veicoli elettrici l'anno senza costi supplementari proibitivi.
- (85) La Germania spiega che, per la scelta dell'ubicazione, i calcoli sono basati su un volume di produzione annuo di [10 000-50 000] auto e su un costo medio ponderato del capitale del 12 % quale fattore di attualizzazione e comprendono i costi di investimento nel prodotto, i costi di investimento strutturali, i costi di pianificazione e avviamento, i costi di produzione, i costi di approvvigionamento, i costi fissi, i cosiddetti costi «in entrata/in uscita» (costi della logistica e tariffe di spedizione internazionale). Tali calcoli risalgono al dicembre 2009 e indicano che, senza l'aiuto, la collocazione del progetto di investimento a Monaco sarebbe costata 17 milioni di EUR in meno, rispetto alla sua collocazione a Lipsia.
- (86) In termini di considerazioni strategiche, la Germania ha accennato a vantaggi connessi alla strategia di approvvigionamento del beneficiario, senza fornire ulteriori particolari. Nessuno dei vantaggi individuati per i siti di Lipsia e/o Monaco è stato espresso in termini monetari.

Ruolo dell'aiuto di Stato

- (87) La Germania sostiene che l'aiuto ha avuto importanza decisiva per la scelta dell'ubicazione. Data la differenza di costi tra le due ubicazioni, senza l'aiuto l'investimento non sarebbe stato realizzato a Lipsia. A parere della Germania, è dimostrato che l'aiuto ha fornito un incentivo a collocare l'investimento a Lipsia.
- (88) I calcoli relativi ai costi di investimento non tengono conto di misure di aiuto di Stato. Ciononostante la Germania sottolinea che la possibilità di beneficiare di sovvenzioni ha svolto un ruolo centrale nel processo decisionale⁽³⁸⁾ e insiste sul fatto che il consiglio di amministrazione (Vorstand) di BMW AG ha deciso di collocare l'investimento a Lipsia in considerazione del previsto aiuto di Stato ammontante a 50 milioni di EUR. Infatti, due tabelle allegate alla sintesi presentata al consiglio di amministrazione di BMW AG ai fini della scelta dell'ubicazione elencano i vari importi e intensità degli aiuti che, in linea di principio, sarebbero disponibili nelle diverse ubicazioni, tra cui [...]. Infine, il documento del consiglio di amministrazione indica chiaramente che le misure di aiuto di Stato/sovvenzione eventualmente disponibili in [...], Messico, Stati Uniti e Cina non sarebbero di importo sufficiente a compensare il beneficiario per gli svantaggi derivanti dalla collocazione dell'investimento in tali ubicazioni.

⁽³⁶⁾ Un grafico esaminato durante la conversazione informale [...] indicava che i costi di investimento supplementari prevedibili per le varie ubicazioni rispetto a Lipsia erano: per il Canada: + [20-120] milioni di EUR, per [...] + [40-150] milioni di EUR, per gli Stati Uniti: + [40-150] milioni di EUR.

⁽³⁷⁾ Il sito in [...], l'unica ubicazione situata in una regione assistita diversa da Lipsia, è stato eliminato a causa della necessità di effettuare un investimento per nuovi impianti, delle difficoltà previste in termini di lingua e traduzioni, della distanza dal centro di sviluppo dell'impresa e degli svantaggi concernenti la logistica.

⁽³⁸⁾ Cfr. il punto 81 del documento presentato il 5 aprile 2012.

4.1.3.4. Proporzionalità

- (89) Conformemente al punto 32 della comunicazione sui criteri di valutazione, nello scenario 1 l'aiuto sarà generalmente considerato proporzionale se, grazie ad esso, l'utile sul capitale investito risulta in linea con il normale tasso di rendimento applicato dall'azienda in altri progetti di investimento, con il costo del capitale dell'azienda nel suo complesso o con gli utili abitualmente registrati nel settore industriale interessato.
- (90) La Germania ammette che l'importo dell'aiuto è lungi dall'essere sufficiente a raggiungere il tasso di rendimento solitamente ottenuto dal beneficiario in altri progetti di investimento, ma sostiene anche in questo caso che la sua decisione si è basata su altre considerazioni di natura strategica (cfr. i considerando 79 e 84 *supra*).
- (91) Nonostante la formulazione del punto 33 della comunicazione sui criteri di valutazione, secondo il quale nello scenario 2 la misura di aiuto è considerata proporzionale se corrisponde alla differenza tra i costi netti che l'azienda beneficiaria sostiene per investire nella regione assistita e i costi netti necessari per investire nella regione o nelle regioni alternative, la Germania sostiene che l'intero importo dell'aiuto notificato nel 2009, pari a circa 50 milioni di EUR, è proporzionale. Infatti la Germania è del parere che la Commissione, nella sua valutazione riguardo a se la differenza tra i costi dell'investimento nelle due ubicazioni di Lipsia e Monaco soddisfi o no il requisito di proporzionalità di cui alla comunicazione sui criteri di valutazione, non dovrebbe tenere conto dello svantaggio in termini di costi del sito di Lipsia rispetto a quello di Monaco, stimato in 17 milioni di EUR dal consiglio di amministrazione di BMW AG nel dicembre 2009, bensì decidere sulla base dei costi di investimento concreti sostenuti dal beneficiario in attuazione del progetto di investimento, cioè dopo il completamento dell'investimento iniziale ⁽³⁹⁾.
- (92) Secondo la Germania, non è necessario dimostrare la proporzionalità sulla base degli stessi documenti presentati per dimostrare l'effetto di incentivazione. La Germania cita il punto 35 della comunicazione sui criteri di valutazione, secondo cui occorre che lo Stato membro «dimostrì la proporzionalità [della misura di aiuto] sulla base di una documentazione adeguata, *quale* (corsivo nostro) quella menzionata al punto 26».
- (93) La Germania rimanda altresì a un documento di consultazione intitolato «Principi comuni per una valutazione economica della compatibilità degli aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, del trattato CE», pubblicato alcuni anni fa dalla DG Concorrenza. La Germania cita detto documento a sostegno dell'argomento che, laddove per l'effetto di incentivazione occorre verificare essenzialmente se vi sia stato o meno un cambiamento di comportamento del beneficiario, l'analisi della proporzionalità della misura di aiuto deve basarsi su una valutazione più approfondita dell'effetto sulla concorrenza, in quanto occorre stabilire se l'importo dell'aiuto sia superiore al minimo necessario ⁽⁴⁰⁾.
- (94) A sostegno del suo argomento, la Germania cita anche il punto 107 della sentenza del Tribunale nella causa T-396/08, *Freistaat Sachsen/Commissione*. Secondo la Germania, in tale punto si afferma che «nell'ambito della verifica della proporzionalità [di una misura di aiuto], devono essere forniti tutti gli elementi utili ai fini della valutazione della misura» ⁽⁴¹⁾. La Germania cita inoltre tale causa a sostegno dell'argomento secondo cui, ai fini della valutazione della compatibilità di una determinata misura di aiuto, la Commissione ha il potere di esaminare tutte le circostanze specifiche e reali riguardanti il beneficiario ⁽⁴²⁾. La Germania ritiene che, ai fini della valutazione della proporzionalità dell'aiuto, la Commissione potrebbe usare una versione aggiornata dei documenti in base ai quali è stato accertato l'effetto di incentivazione.

⁽³⁹⁾ I particolari sono descritti al considerando 102 *infra*.

⁽⁴⁰⁾ La Germania non ha indicato un punto specifico del documento di consultazione. Il documento è disponibile al seguente indirizzo Internet: http://ec.europa.eu/competition/state_aid/reform/economic_assessment_it.pdf

⁽⁴¹⁾ Sentenza dell'8 luglio 2010 nella causa T-396/08, punto 107. Il punto 107 rimanda semplicemente alla giurisprudenza secondo cui «quando valuta la compatibilità di una misura di aiuto con il mercato comune, la Commissione deve esaminare tutti i fattori rilevanti».

⁽⁴²⁾ Il punto 108 della sentenza pronunciata nella causa T-396/08, *Freistaat Sachsen/Commissione*, recita (sono disponibili soltanto le versioni in lingua tedesca e francese): «die Kommission für die Zwecke der Prüfung der Vereinbarkeit der fraglichen Beihilfe die den Beihilfempänger betreffenden konkreten tatsächlichen Umstände [...] berücksichtigen durfte». Alla Commissione non è chiaro se la Germania sostiene che la Commissione *deve* o la Commissione *può* esaminare tutti i fattori che considera pertinenti in un determinato caso. Inoltre la sentenza citata è stata pronunciata in una causa in cui lo Stato membro sosteneva che, al fine di valutare la compatibilità dell'aiuto in questione, la Commissione non avrebbe dovuto esaminare alcuni fattori.

- (95) La Germania asserisce altresì che la comunicazione sui criteri di valutazione non contiene alcuna disposizione che definisca il momento in relazione al quale si debba stabilire la proporzionalità ed è del parere che la valutazione della proporzionalità prescinda dal cambiamento di comportamento del beneficiario al momento della scelta dell'ubicazione.
- (96) Inoltre, a differenza di quanto avviene per l'effetto di incentivazione, l'elemento decisivo non è se il documento esistesse già al momento dell'adozione della decisione sull'ubicazione dell'investimento, ma — secondo il punto 35 della comunicazione sui criteri di valutazione — che la documentazione sia «adeguata» ai fini della valutazione della proporzionalità.
- (97) La Germania ritiene che sarebbe inopportuno basarsi sul documento già utilizzato per dimostrare l'effetto di incentivazione dell'aiuto per valutarne la proporzionalità. Si dovrebbe tenere conto di possibili mutamenti delle circostanze economiche, in particolare il fatto che, in seguito alla scelta iniziale dell'ubicazione, sono state adottate altre decisioni in materia di investimenti (produzione della i8).
- (98) Pertanto la Germania sostiene che, in linea con la giurisprudenza, e al fine di assicurare che la proporzionalità dell'aiuto sia valutata in modo attendibile sotto il profilo economico, si dovrebbero utilizzare documenti più recenti. Questo approccio sarebbe anche conforme alla prassi seguita in altri settori, per esempio nel caso dei controlli ex post degli aiuti.
- (99) Dati più recenti relativi all'impresa e al mercato fornirebbero un quadro più preciso degli svantaggi reali in termini di costi del sito di Lipsia.
- (100) La Germania ritiene che il documento del consiglio di amministrazione che stima la differenza di costo tra le due ubicazioni pari a 17 milioni di EUR non contenga informazioni sufficienti per la valutazione della proporzionalità, in quanto, per esempio, non contiene un'analisi dei costi/benefici quale quella descritta nella disciplina comunitaria degli aiuti di Stato all'industria automobilistica del 1997⁽⁴³⁾. Il documento del consiglio di amministrazione prendeva in considerazione soltanto informazioni selettive, basate su alcune ipotesi e stime dei costi e dei benefici. Al fine di valutare la proporzionalità sulla base della differenza di costo reale fra le due ubicazioni, si dovrebbero prendere in considerazione altre ipotesi e altre stime dei costi/benefici.
- (101) La Germania sostiene quindi che, ai costi stimati pari a 17 milioni di EUR nel dicembre 2009, si dovrebbero aggiungere ulteriori costi, pari a 29 milioni di EUR calcolati fino al settembre 2012, quali costi supplementari comportati dall'ubicazione a Lipsia.
- (102) La Germania ha presentato un documento, elaborato nel settembre 2012, nel quale sono elencati questi ulteriori svantaggi in termini di costi⁽⁴⁴⁾ (non sono presi in considerazione i costi supplementari da sostenere in entrambe le ubicazioni):
- a) ampliamento del fabbricato destinato al montaggio del modello i3, al fine di incorporarvi anche il montaggio del modello i8: [...] milioni di EUR;
 - b) ampliamento di un fabbricato per la costruzione della carrozzeria dei modelli i3 e i8 (per esempio per la fabbricazione di elementi più complessi della carrozzeria): [...] milioni di EUR;
 - c) in una fase di sviluppo del prodotto più avanzata, si è resa necessaria una riassegnazione della creazione di valore fra le due ubicazioni, comportante l'ampliamento del fabbricato destinato al montaggio: [...] milioni di EUR;
 - d) inizialmente i [...] dovevano essere reperiti presso un fornitore, ma ora vengono prodotti da BMW AG a Lipsia in un nuovo fabbricato, che in origine non era stato previsto. Il sito di Monaco avrebbe potuto rifornirsi presso il vicino stabilimento del beneficiario di Landshut. Costo del nuovo fabbricato: [...] milioni di EUR;

⁽⁴³⁾ GU C 279 del 15.9.1997, pag. 1.

⁽⁴⁴⁾ La Germania afferma, in particolare, che gli impianti esistenti a Monaco offrivano lo spazio necessario e non richiedevano ampliamenti, se non in misura ridotta.

- e) a causa della produzione supplementare, si sono resi necessari ulteriori investimenti nella logistica non legata alla produzione ⁽⁴⁵⁾ (impianto antincendio e autopompe, impianto di smaltimento dei rifiuti ecc.). Questi investimenti sarebbero stati meno significativi a Monaco, dove sono già disponibili ampie capacità: [...] milioni di EUR;
- f) i prodotti ulteriormente sviluppati richiedono un processo di controllo della qualità più complicato del previsto, che comporta investimenti aggiuntivi in apparecchiature di controllo della qualità, che a Monaco sarebbero già disponibili: [...] milioni di EUR;
- g) infine, l'introduzione di una nuova strategia in materia di logistica in tutti gli stabilimenti del beneficiario comporta costi più elevati a Lipsia che a Monaco: [...] milioni di EUR.

4.1.3.5. Effetti negativi

- (103) Per quanto riguarda i potenziali effetti negativi dell'aiuto sul mercato del prodotto rilevante, la Germania limita i propri argomenti agli effetti attinenti allo scenario 2. Fa notare che, conformemente al punto 40 della comunicazione sui criteri di valutazione, se anche in assenza dell'aiuto l'investimento sarebbe stato realizzato, e se l'aiuto è proporzionale, l'aiuto stesso non incide sulla concorrenza; in particolare, un aumento del potere di mercato del beneficiario si verificherebbe anche in assenza dell'aiuto. Inoltre, date le politiche intese a promuovere l'elettricità, il mercato non è in declino e l'aiuto non contribuisce al mantenimento di strutture di mercato inefficienti. La Germania ritiene che l'assenza di osservazioni da parte dei concorrenti confermi questa valutazione.
- (104) La Germania rileva altresì che è improbabile che la domanda di fibra di carbonio del beneficiario impedisca ai concorrenti di accedere alla fornitura di tale prodotto, in quanto esistono numerosi fornitori sul mercato e, secondo le previsioni di analisti indipendenti, sia la domanda sia l'offerta di fibra di carbonio registreranno una crescita e in futuro l'offerta sarà almeno pari alla domanda. Il beneficiario non ha dunque un potere di mercato per quanto riguarda questi fattori di produzione.
- (105) L'unico vantaggio temporaneo che il beneficiario potrebbe ottenere sul mercato deriva dal know-how che acquisirà nel [...]. Tuttavia, considerato il gran numero di partecipanti al [...], esiste sempre la possibilità di entrare sul mercato o di instaurare una cooperazione.

5. VALUTAZIONE

5.1. Esistenza dell'aiuto

- (106) Una misura costituisce un aiuto di Stato se sono soddisfatte le seguenti condizioni cumulative: i) l'aiuto deve essere concesso dallo Stato o mediante risorse statali, ii) deve conferire un vantaggio economico alle imprese, iii) il vantaggio deve essere selettivo e iv) la misura falsa o minaccia di falsare la concorrenza e incide sugli scambi tra Stati membri.
- (107) Il sostegno finanziario sarà fornito dalle autorità tedesche sotto forma di premio fiscale all'investimento. Si può quindi ritenere che il sostegno sia concesso dallo Stato membro mediante risorse statali, ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.
- (108) Poiché l'aiuto è concesso a una sola impresa, BMW AG, la misura è selettiva.
- (109) L'aiuto dispensa l'impresa da costi che dovrebbe normalmente sostenere per la costruzione dell'impianto di produzione in condizioni normali di mercato e, pertanto, l'impresa beneficia di un vantaggio economico rispetto ai suoi concorrenti.
- (110) L'aiuto sarà concesso dalle autorità tedesche per un investimento destinato alla produzione di auto elettriche e ibride. Le auto elettriche e ibride sono oggetto di scambi tra gli Stati membri e il sostegno fornito può quindi incidere sugli scambi tra Stati membri.

⁽⁴⁵⁾ In tedesco: Nicht-Serien-Logistik.

- (111) Il vantaggio economico concesso a BMW AG rispetto ai suoi concorrenti per la produzione di beni che sono oggetto di scambi intra-UE è atto a falsare o a minacciare di falsare la concorrenza.
- (112) Di conseguenza, la Commissione ritiene che la misura notificata costituisca un aiuto di Stato in favore di BMW AG, ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

5.2. Legittimità della misura di aiuto

- (113) Notificando la misura di aiuto progettata prima di darle esecuzione, le autorità tedesche hanno ottemperato all'obbligo di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE e all'obbligo di notifica individuale di cui all'articolo 6, paragrafo 2, del regolamento generale di esenzione per categoria.

5.3. Base giuridica per la valutazione

- (114) Poiché la base giuridica nazionale per la concessione dell'aiuto, la «Investitionszulagengesetz», istituisce un diritto (soggetto all'approvazione della Commissione) a beneficiare di un aiuto per le spese sostenute prima del 1° gennaio 2014, si può ritenere che l'aiuto sia stato concesso⁽⁴⁶⁾ prima di luglio 2014. L'aiuto è destinato a promuovere lo sviluppo regionale, pertanto gli Orientamenti costituiscono la base per la valutazione della sua compatibilità con il mercato interno, in particolare le disposizioni di cui alla sezione 4.3, relative ai grandi progetti di investimento, e i criteri per una valutazione dettagliata degli aiuti regionali destinati ai grandi progetti di investimento stabiliti nella relativa comunicazione.

5.4. Conformità della misura ai criteri standard di compatibilità di cui agli Orientamenti

- (115) Come indicato dalla Commissione nella decisione di avvio, il sostegno notificato a favore dell'investimento di BMW AG rispetta i criteri generali di compatibilità di cui agli Orientamenti: soddisfa il criterio formale relativo all'effetto di incentivazione, il beneficiario non è un'impresa in difficoltà, l'aiuto è concesso per un progetto di investimento iniziale riguardante la diversificazione della produzione di uno stabilimento in nuovi prodotti aggiuntivi, i costi ammissibili sono definiti in conformità con le disposizioni pertinenti, il beneficiario apporta un contributo finanziario pari almeno al 25 % dei costi ammissibili attraverso proprie risorse e si è impegnato a mantenere in essere l'investimento nella regione per un periodo minimo di cinque anni. Inoltre, l'importo complessivo dell'aiuto al valore attuale non supera l'intensità massima di aiuto ammessa in forza delle disposizioni relative al meccanismo di riduzione stabilito al punto 67 degli Orientamenti.

5.5. Applicabilità della nota 65

- (116) Secondo la nota 65 degli Orientamenti, se uno Stato membro dimostra che il beneficiario dell'aiuto crea un nuovo mercato del prodotto, non è necessario verificare se sono soddisfatte le condizioni di cui al punto 68, lettere a) e b), degli Orientamenti e gli aiuti vengono autorizzati fino all'importo ridotto dell'aiuto, stabilito secondo la tabella di cui al punto 67 degli Orientamenti stessi.
- (117) Il fondamento logico della nota 65 degli Orientamenti è la necessità di riconoscere che, quando viene creato un nuovo mercato del prodotto, le condizioni di cui al punto 68, lettere a) e b), non hanno alcuna utilità, in quanto il mercato di riferimento non esiste ancora prima che l'investimento sia completato. L'impresa che crea il nuovo mercato del prodotto otterrà una quota molto elevata su tale mercato, anche fino al 100 %. La condizione di cui al punto 68, lettera b), che misura l'incremento di capacità su un mercato poco efficiente, non può essere verificata, in quanto non sono disponibili dati sulla crescita del mercato nel periodo di riferimento di cinque anni.
- (118) La Commissione osserva che, sebbene BMW AG possa essere il primo costruttore di veicoli elettrici a presentare domanda formale di aiuto a finalità regionale, alcuni concorrenti hanno già avviato la produzione prima di BMW AG e altri potrebbero farlo entro breve.
- (119) La Germania riconosce che esistono già alcuni costruttori di autoveicoli elettrici e che altri entreranno nel mercato entro il 2013/2014. Tuttavia sostiene che, anche se la nota non può essere applicata direttamente, è possibile applicarla per analogia.

⁽⁴⁶⁾ Ai sensi del punto 20, lettera d), degli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale 2014-2020 (GU C 209 del 23.7.2013, pag. 1).

- (120) Gli argomenti proposti dalle autorità tedesche a sostegno dell'applicazione della nota 65 degli Orientamenti non sono sufficientemente persuasivi per giustificare la disapplicazione delle condizioni di cui al punto 68 degli Orientamenti stessi. La nota 65 si applica nella situazione in cui il beneficiario crea un nuovo mercato del prodotto. La produzione di un prodotto innovativo non comporta necessariamente la creazione di un nuovo mercato del prodotto.
- (121) Quando, come nel caso in esame, le imprese concorrenti offrono già sul mercato prodotti che competono con il prodotto nuovo e innovativo di BMW AG, il mercato del prodotto rilevante non è costituito unicamente dal prodotto innovativo del beneficiario. Infatti si devono prendere in considerazione anche i prodotti offerti dai concorrenti. Se la nota 65 fosse applicabile all'aiuto concesso a BMW AG, essa dovrebbe essere applicata anche agli aiuti regionali concessi ai concorrenti che offrono auto elettriche sul mercato. La Commissione decide pertanto che la nota 65 non può essere applicata nel caso in esame e che si devono verificare le condizioni di cui al punto 68, lettere a) e b).

5.6. **Verifica delle condizioni relative alla quota di mercato e all'incremento di capacità di cui al punto 68, lettere a) e b), degli Orientamenti**

- (122) La Commissione deve decidere se le osservazioni ricevute in risposta alla decisione di avvio permettano di escludere con certezza che la soglia di cui al punto 68, lettera a), sia superata e che pertanto non è necessario effettuare una valutazione dettagliata nell'ambito dell'indagine formale. Come già spiegato dalla Commissione ai considerando da 93 a 99 della decisione di avvio, la condizione di cui al punto 68, lettera b), degli Orientamenti non è pertinente nel caso di specie, in quanto il mercato delle auto elettriche è in crescita e la capacità creata per la produzione dei modelli i3 e i8 non è problematica.
- (123) Secondo la condizione di cui al punto 68, lettera a), degli Orientamenti, occorre effettuare una valutazione dettagliata se la Commissione è in grado di stabilire, sulla base delle informazioni di cui dispone, che il beneficiario dell'aiuto detiene una quota di mercato superiore al 25 % sul mercato del prodotto e sul mercato geografico rilevanti. Qualora non sia possibile giungere a una definizione conclusiva del mercato del prodotto o del mercato geografico rilevante, la valutazione dettagliata va effettuata se è dimostrato che il beneficiario dell'aiuto detiene una quota di mercato superiore al 25 % in almeno uno dei plausibili mercati rilevanti sul quale l'aiuto può produrre effetti. In ogni caso, la Commissione sottolinea che la decisione di effettuare una valutazione dettagliata non pregiudica la compatibilità della misura di aiuto con il mercato interno.

5.6.1. *Definizione del mercato e quota di mercato*

5.6.1.1. *Mercato del prodotto rilevante*

Le auto convenzionali ed elettriche appartengono allo stesso mercato del prodotto?

- (124) In sede di esame preliminare, la Germania ha sostenuto che le auto elettriche fanno parte del mercato delle autovetture convenzionali e che il modello i3 (veicolo esclusivamente elettrico) dovrebbe essere attribuito ai segmenti C o D delle autovetture convenzionali, o a una loro combinazione, e il modello i8 (auto ibrida) dovrebbe essere attribuito al segmento F, secondo la classificazione di IHS Global Insight.
- (125) Nella decisione di avvio la Commissione ha spiegato che, data la mancanza di sostituibilità sul versante dell'offerta e il grado limitato di sostituibilità sul versante della domanda, non era in grado di stabilire se le auto elettriche costituiscono un mercato del prodotto distinto o facciano parte del mercato delle autovetture convenzionali, senza distinzione in base al tipo di propulsione. Non è stata neanche in grado di stabilire se, qualora esista un mercato distinto delle auto elettriche, questo mercato possa essere ulteriormente segmentato e, in tal caso, se la segmentazione utilizzata nel mercato delle auto convenzionali possa applicarsi anche al mercato distinto delle auto elettriche. Infine la Commissione non è stata in grado di pronunciarsi in merito a se i modelli in questione vadano attribuiti ai segmenti C o D o ai segmenti C/D combinati (modello i3) e al segmento F (modello i8).
- (126) Come descritto ai considerando da 43 a 45 *supra*, nelle sue osservazioni la Germania ha sostenuto che, come già avviene oggi per gli autoveicoli ibridi, le auto elettriche entreranno in concorrenza con le autovetture convenzionali e i consumatori considereranno i due prodotti intercambiabili. Ha altresì affermato che, nonostante la differenza di autonomia, i modelli i3 e i8 e le auto convenzionali sono sostituibili sul versante della domanda, in quanto lo scopo generale delle auto elettriche e convenzionali è il trasporto di passeggeri, e che la differenza di prezzo tra le auto elettriche e le autovetture convenzionali comparabili può essere ridotta tramite sovvenzioni a favore dei consumatori.

- (127) La Commissione rileva che non sono pervenute osservazioni di terzi interessati sulla questione generale riguardo a se il mercato delle auto convenzionali sia il mercato del prodotto rilevante per le auto elettriche e ibride. Poiché non dispone di sufficienti informazioni per pronunciarsi in merito a se tutti i diversi tipi di auto elettriche e ibride facciano parte del mercato generale delle autovetture convenzionali, la Commissione decide di lasciare aperta la questione.

I segmenti C o D e i segmenti E2 o F delle autovetture convenzionali sono i mercati del prodotto rilevanti ai fini del caso in esame?

- (128) Come indicato al considerando 123 *supra*, la valutazione dettagliata viene effettuata quando la quota di mercato è superiore al 25 % su almeno uno dei mercati plausibili per l'uno l'altro modello interessato. È quindi sufficiente che la Commissione esamini se il modello i3 faccia certamente parte dei segmenti C o D del mercato delle autovetture convenzionali, senza necessità di stabilire se il modello i8 rientri nei segmenti E2 o F. La Commissione decide pertanto di limitare la propria analisi alla questione se il modello i3 faccia o non faccia parte dei segmenti C o D delle autovetture convenzionali.
- (129) La Commissione non è in grado di eliminare il dubbio espresso nella sua decisione di avviare il procedimento di indagine formale riguardo a se l'unico mercato del prodotto rilevante per il modello i3 sia il mercato delle autovetture convenzionali (segmenti C o D). Innanzitutto, non sono pervenute osservazioni di terzi interessati. In secondo luogo, come riconosciuto dalla Germania (cfr. il considerando 55 *supra*), è difficile applicare i criteri di segmentazione tradizionali, a causa della discrepanza tra i prezzi e la lunghezza dei veicoli elettrici e quelli dei veicoli convenzionali appartenenti a un determinato segmento tradizionale.
- (130) Inoltre non sono state presentate informazioni atte a dissipare i dubbi della Commissione riguardo a se esista un sufficiente grado di sostituibilità sul versante della domanda⁽⁴⁷⁾ tra il modello di veicolo esclusivamente elettrico i3 e un'autovettura convenzionale. Nella letteratura di settore⁽⁴⁸⁾ sembra esistere consenso sull'importanza della differenza in termini di autonomia (cioè la distanza che il conducente può percorrere in auto senza effettuare una ricarica/rifornimento), di tempo necessario per la ricarica, di disponibilità di punti in cui è possibile effettuare la ricarica e di aspettativa di vita delle batterie per auto elettriche. Nel modello i3, per esempio, la ricarica è necessaria dopo soli 150 km. Pertanto, sulla base delle informazioni a sua disposizione, la Commissione non è convinta che la sostituibilità sul versante della domanda tra il modello i3 e i modelli convenzionali nei segmenti C e D sia tale da poterli considerare appartenenti allo stesso mercato del prodotto.
- (131) Inoltre, l'assenza di sostituibilità sul versante dell'offerta⁽⁴⁹⁾ tra l'auto elettrica in questione (il modello i3) e le autovetture convenzionali non è in discussione, in quanto il veicolo con carrozzeria in plastica rinforzata con fibra di carbonio non può essere prodotto sulle linee di produzione destinate alla costruzione di autovetture convenzionali.

⁽⁴⁷⁾ Due prodotti sono considerati sostituibili sul versante della domanda se sono considerati intercambiabili dal consumatore in ragione delle loro caratteristiche, dei loro prezzi e dell'uso al quale sono destinati.

⁽⁴⁸⁾ Cfr., per esempio, *Impacts of Electric Vehicles Deliverable 1 — An overview of Electric Vehicles on the market and in development*, relazione Delft, aprile 2011, pag. 30, disponibile all'indirizzo Internet: http://www.cedelft.eu/publicatie/impact_of_electric_vehicles/1153. Nella relazione si afferma che «nei settori cruciali per la futura penetrazione del mercato, il modello elettrico presenta quasi sempre prestazioni inferiori a quelle della versione con motore a combustione interna. In particolare, i veicoli elettrici hanno un prezzo più elevato e minore autonomia; due criteri essenziali per le decisioni in materia di acquisto». Cfr. anche *Elektromobilität — Sinkende Kosten sind conditio sine qua non*, 12 settembre 2011, pag. 7, uno studio di Deutsche Bank in cui si afferma che le carenze delle batterie esistenti per le auto esclusivamente elettriche limitano l'autonomia di questi veicoli alla breve o massimo media distanza, perché una batteria capace di immagazzinare energia elettrica sufficiente per viaggi più lunghi sarebbe troppo pesante per il veicolo. Secondo lo studio, ci vorranno altri 10 o 15 anni prima che si sviluppi la tecnologia (cioè una tecnologia post ioni di litio) necessaria per permettere alle auto esclusivamente elettriche di competere con le autovetture convenzionali.

⁽⁴⁹⁾ Due prodotti sono considerati sostituibili sul versante dell'offerta se l'impianto utilizzato per produrre uno dei due prodotti è sufficientemente flessibile da permettere di produrre anche l'altro prodotto senza costi aggiuntivi di rilievo.

- (132) La Commissione, pertanto, non è convinta che il modello i3 rientri nei segmenti C o D del mercato delle autovetture convenzionali.

I segmenti C/D combinati delle auto elettriche costituiscono il mercato del prodotto rilevante per il modello i3?

- (133) In sede di esame preliminare, la Germania ha sostenuto che, invece dei singoli segmenti delle auto elettriche, un unico segmento delle auto elettriche, formato dai segmenti C e D combinati, dovrebbe essere considerato costituire il mercato del prodotto rilevante⁽⁵⁰⁾. Nella decisione di avvio la Commissione ha sollevato dubbi riguardo a se tale combinazione di segmenti fosse appropriata⁽⁵¹⁾ e nell'ambito dell'indagine formale non sono pervenute osservazioni di terzi interessati.
- (134) In questo contesto, la Commissione è del parere che i mercati del prodotto plausibili dovrebbero comprendere il livello più basso per il quale sono disponibili dati statistici, che, nel caso in esame, corrisponde al mercato delle auto elettriche, segmentato secondo la classificazione convenzionale. Pertanto, in linea con la prassi generale, la Commissione respinge i segmenti combinati C/D delle auto elettriche quale livello più basso di un plausibile mercato del prodotto⁽⁵²⁾. Infatti, se la condizione di cui al punto 68, lettera a), degli Orientamenti fosse applicata soltanto a segmenti combinati, la valutazione dettagliata dell'aiuto potrebbe essere evitata anche quando il beneficiario è un operatore dominante in uno dei singoli segmenti interessati, in ragione delle quote di mercato inferiori che detiene negli altri singoli segmenti combinati. La Commissione non può dunque escludere con certezza che il mercato del prodotto rilevante per il modello i3 sia il singolo segmento C o il singolo segmento D del mercato delle auto elettriche.

5.6.1.2. Mercato geografico rilevante delle auto elettriche

- (135) Per verificare la condizione di cui al punto 68, lettera a), la Commissione deve stabilire il mercato geografico appropriato sul quale effettuare l'analisi della quota di mercato. Nella decisione di avvio, la Commissione ha espresso dubbi riguardo al fatto che il mercato geografico sia più vasto del mercato del SEE.
- (136) La Germania sostiene che il mercato geografico delle auto elettriche dovrebbe essere definito come il mercato globale, evidenziando che la Cina, il Giappone e gli Stati Uniti (oltre ad alcuni paesi dell'UE), dove sono disponibili notevoli livelli di sovvenzioni pubbliche a favore di tali autovetture, rappresentano una quota significativa del mercato mondiale. Inoltre, si svilupperanno flussi commerciali in tutte le direzioni e le condizioni quadro per il commercio mondiale delle auto elettriche sono identiche o più favorevoli rispetto a quelle relative alle autovetture convenzionali.
- (137) La comunicazione della Commissione sulla definizione del mercato indica in generale che «l'esercizio di definizione del mercato consiste nell'individuare le effettive fonti alternative di approvvigionamento dei clienti delle imprese interessate, tanto in termini di prodotti/servizi quanto di ubicazione geografica dei fornitori»⁽⁵³⁾. La comunicazione indica inoltre che, ai fini della definizione dei mercati geografici rilevanti, si possono analizzare anche altri fattori, quali la presenza in loco, le condizioni di accesso ai canali di distribuzione, la presenza o assenza di ostacoli normativi, la regolamentazione dei prezzi, le tariffe, le quote ecc.⁽⁵⁴⁾. Infine, anche i flussi commerciali possono offrire utili indicazioni supplementari in merito all'importanza dei fattori della domanda e dell'offerta⁽⁵⁵⁾.
- (138) L'argomentazione delle autorità tedesche a sostegno della definizione del mercato geografico delle auto elettriche come il mercato globale non contiene dati precisi sui fattori descritti nella comunicazione.

⁽⁵⁰⁾ Cfr. i considerando 74 e 75 della decisione di avvio e il considerando 34 della presente decisione.

⁽⁵¹⁾ *Idem.*

⁽⁵²⁾ Il fatto che la segmentazione del mercato delle auto elettriche sia meno sviluppata e i criteri di attribuzione siano meno precisi rispetto a quelli utilizzati per le autovetture convenzionali non inficia la validità dell'approccio generale della Commissione.

⁽⁵³⁾ Comunicazione della Commissione sulla definizione del mercato rilevante ai fini dell'applicazione del diritto comunitario in materia di concorrenza, punto 13 (GU C 372 del 9.12.1997, pag. 5).

⁽⁵⁴⁾ *Idem.* Punto 30.

⁽⁵⁵⁾ *Idem.* Punto 31.

- (139) L'argomento secondo cui si svilupperanno flussi di scambi in tutte le direzioni di per sé non è sufficiente a dimostrare l'esistenza di un mercato geografico più esteso del SEE. Infatti, possono essere effettuate spedizioni tra il SEE e altre regioni, ma ciò non significa che i mercati siano integrati, nel senso che le condizioni presenti su un mercato (per esempio i prezzi) influenzino le condizioni presenti sull'altro. In breve, la Commissione non vede motivi per scostarsi dalla sua prassi abituale in materia di aiuti di Stato, che consiste nel ritenere che il mercato delle autovetture sia costituito dal SEE o da un mercato più esteso. Sulla base delle informazioni presentate, la Commissione non è in grado di escludere con certezza che il mercato geografico delle auto elettriche (o delle auto ibride) sia il mercato del SEE.
- (140) Infine, come spiegato al considerando 36 *supra*, nel segmento D, per esempio, la quota di mercato del beneficiario è superiore al 25 % anche sul mercato mondiale delle auto elettriche. Pertanto, una conclusione in merito all'esistenza di un mercato mondiale delle auto elettriche non è determinante per stabilire se la quota del beneficiario sul mercato (del prodotto e geografico) rilevante sia superiore al 25 %.

5.6.1.3. Le quote di mercato del beneficiario

Mercato delle autovetture convenzionali

- (141) La quota di mercato di BMW AG in tutti i segmenti del mercato delle autovetture convenzionali, a prescindere dalla definizione del mercato geografico, non è superiore alla soglia del 25 %.

Mercato delle auto elettriche

- (142) Sulla base delle informazioni fornite dalla Germania, nonché di studi condotti da fonti indipendenti, quali quello di Deutsche Bank, la Commissione interpreta l'argomento della Germania relativo alla quota di mercato del beneficiario sul mercato complessivo delle auto (esclusivamente) elettriche come segue: [...] su 150 000 ([...])%, vale a dire che, su un mercato delle auto elettriche senza segmentazione, è improbabile che la quota di mercato del beneficiario sia superiore alla soglia del 25 %, che richiederebbe la vendita di più di 37 500 veicoli elettrici su un totale di 150 000.
- (143) In una fase iniziale dell'indagine formale, le autorità tedesche hanno sostenuto che uno studio di Deutsche Bank del 2008 indicava che le auto elettriche avrebbero costituito circa l'1 % di tutte le autovetture nel 2015, corrispondente a 150 000 auto esclusivamente elettriche nel SEE nel 2015 ⁽⁵⁶⁾. Questa cifra è stata usata dalla Germania anche per calcolare la percentuale di auto elettriche nei segmenti delle auto convenzionali nell'ambito dell'esame preliminare ⁽⁵⁷⁾. Sulla base di tali calcoli, si prevedeva che nel 2015 le quote di mercato del beneficiario avrebbero superato il 25 % sul mercato del SEE nei segmenti B, C, D ed E2+F ⁽⁵⁸⁾.
- (144) Successivamente, nell'ambito dell'indagine formale, la Germania ha citato due studi più recenti, lo studio Roadmap e la relazione Delft, affermando che prevedono un numero di auto molto più elevato (cioè 5 milioni nell'UE entro il 2020) sul mercato dei veicoli elettrici, rispetto a quello previsto da studi precedenti ⁽⁵⁹⁾.

⁽⁵⁶⁾ Cfr. il considerando 58 *supra*.

⁽⁵⁷⁾ Cfr. il considerando 84 della decisione di avvio del procedimento d'indagine formale.

⁽⁵⁸⁾ Per il segmento B era del [> 25]% ([...]) (destinate alla vendita nel SEE) diviso per [...]), per il segmento C era del [> 25]% ([...]) diviso per [...]), per il segmento D era del [> 25]% ([...]) diviso per [...] e per il segmento E2+F era del [> 25]%. Cfr. i considerando da 84 a 87 della decisione di avvio.

⁽⁵⁹⁾ Cfr. il considerando 59 *supra*.

- (145) La Commissione non può ammettere le informazioni tratte da tali relazioni come elemento idoneo a dimostrare la fondatezza dell'argomento della Germania, per i seguenti motivi:
- a) innanzitutto, la previsione dello studio Roadmap di 5 milioni di veicoli elettrici sul mercato dell'UE nel 2020 si riferisce a tutti i tipi di veicoli che assicurano un'autonomia di almeno 50 km con propulsione esclusivamente elettrica, quali le auto esclusivamente elettriche e i veicoli ibridi plug-in. La relazione non contiene una previsione del numero di veicoli esclusivamente elettrici, in base alla quale sarebbe possibile calcolare la quota di mercato del beneficiario;
 - b) in secondo luogo, la cifra di 5 milioni di veicoli elettrici nel 2020 è proposta nell'ipotesi ottimistica che si verifichino importanti progressi tecnologici in termini di sistemi di immagazzinamento dell'energia elettrica, tecnologie relative al gruppo motopropulsore, soluzioni per l'integrazione dei sistemi, infrastrutture di rete, sistemi di sicurezza e infrastrutture stradali, che permettano ai veicoli elettrici di offrire un'autonomia paragonabile a quella delle autovetture convenzionali. Uno scenario meno ottimistico, anch'esso presentato nello studio Roadmap, che rispecchia una situazione «in evoluzione», senza consistenti progressi tecnologici, prevede una dimensione del mercato pari a un milione di auto esclusivamente elettriche e ibride nel 2025 e di appena 100 000 auto circa entro il 2016⁽⁶⁰⁾. Lo studio Roadmap non altera quindi le cifre inizialmente presentate, tratte dallo studio di Deutsche Bank, che sono pertinenti ai fini della valutazione della quota di mercato del beneficiario dell'aiuto sul mercato delle auto esclusivamente elettriche.
- (146) La parte della relazione Delft presentata dalla Germania non contiene informazioni numeriche sulle previsioni delle quote di mercato nelle pagine indicate. Di conseguenza, non è chiaro perché la Germania abbia considerato tali pagine della relazione pertinenti ai fini delle questioni in esame.
- (147) La Commissione fa notare che, al momento, le previsioni riguardanti la futura posizione di mercato dei veicoli elettrici sono molto divergenti. Per esempio, la stessa relazione Delft contiene varie stime del numero di auto elettriche⁽⁶¹⁾ presenti sul mercato nel 2015 e della loro quota sul mercato generale delle autovetture. Le previsioni sono legate a scenari diversi⁽⁶²⁾. Secondo una stima, per esempio, nello scenario più favorevole, in cui i veicoli elettrici compiono importanti passi avanti, lo studio prevede che nell'UE nel 2015 saranno immatricolate circa 30 000 auto esclusivamente elettriche. Nello scenario più pessimistico, saranno immatricolate soltanto 10 000 nuove auto esclusivamente elettriche e, nello scenario più realistico, nell'UE nel 2015 saranno immatricolati 20 000 veicoli nuovi esclusivamente elettrici⁽⁶³⁾. La relazione prevede la presenza di 100 000 auto esclusivamente elettriche nell'UE-27 nel 2015⁽⁶⁴⁾.
- (148) Va rilevato che stime indipendenti sembrano indicare che la quota di mercato dell'1 %, utilizzata nello studio di Deutsche Bank come percentuale di auto esclusivamente elettriche presenti sul mercato generale delle autovetture nel 2015, sia troppo elevata. Per esempio, in una relazione del 2014 intitolata *The xEV Industry insider Report*⁽⁶⁵⁾, si afferma che i veicoli esclusivamente elettrici rappresenteranno appena lo 0,6 % del mercato complessivo mondiale nel **2020**. Nulla lascia supporre che la percentuale di auto esclusivamente elettriche sul mercato generale delle autovetture raggiungerà lo 0,6 % cinque anni prima della data indicata in questa previsione, cioè nel 2015.

⁽⁶⁰⁾ Cfr. il grafico a pagina 21 dello studio Roadmap.

⁽⁶¹⁾ Per quanto riguarda la propulsione, la relazione Delft classifica le autovetture come veicoli convenzionali, veicoli completamente elettrici (FEV), veicoli ibridi plug-in (PHEV) e veicoli elettrici con Range Extender (EREV).

⁽⁶²⁾ Per esempio, lo scenario più realistico ipotizza che le sovvenzioni pubbliche attuali rimangano in vigore e che i parametri utilizzati e le previsioni relative allo sviluppo delle autovetture convenzionali non mutino radicalmente, e che circa il 5 % degli acquirenti di autovetture sia interessato ad acquistare auto elettriche (compresi i veicoli PHEV). Il secondo scenario ipotizza un'importante innovazione tecnologica riguardante le auto convenzionali che determina un notevole incremento dell'efficienza in termini di emissioni di CO₂, una riduzione delle sovvenzioni pubbliche e una lenta diminuzione del prezzo delle batterie. Il terzo scenario prevede un'importante innovazione nel segmento delle auto elettriche, indotta da un rapido calo dei prezzi delle batterie a partire dal 2015.

⁽⁶³⁾ Cfr. la tabella 17 a pagina 145 dello studio *Impacts of Electric Vehicles — Deliverable 5*, «Impact analysis for market uptake scenarios and policy implications».

⁽⁶⁴⁾ Cfr. la tabella 22 e la tabella 24 a pagina 148 dello studio *Impacts of Electric Vehicles — Deliverable 5 — Impact analysis for market uptake scenarios and policy implications*.

⁽⁶⁵⁾ Disponibile all'indirizzo Internet: <http://www.advancedautobat.com/industry-reports/2014-xEV-Industry-Report/Executive-Summary-Selections.pdf>

- (149) La Commissione fa notare che nessuna delle stime contenute nelle relazioni più recenti prevede un numero più elevato di auto esclusivamente elettriche nel 2015 rispetto allo studio di Deutsche Bank, in base al quale sono state calcolate le quote di mercato del beneficiario. Date le divergenze delle previsioni, la Commissione conclude che le future quote di mercato delle auto elettriche nel SEE e a livello mondiale, nel 2015 e in seguito, non possono essere previste con alcun grado di certezza.

5.6.1.4. Conclusione sulla verifica della quota di mercato

- (150) In sintesi, gli elementi presentati dalla Germania, associati alle informazioni tratte da fonti indipendenti, non dimostrano che la quota di mercato del beneficiario non supererà il 25 % nel 2015 in almeno alcuni plausibili mercati del prodotto nel SEE e nel segmento D a livello mondiale⁽⁶⁶⁾. Si perviene a questa conclusione applicando la stima di Deutsche Bank, secondo cui le vendite di auto elettriche rappresenteranno l'1 % delle vendite di autovetture nei vari segmenti del mercato delle autovetture convenzionali. Inoltre, come spiegato al considerando 147 *supra*, una quota di mercato superiore al 25 % su un mercato delle auto elettriche non segmentato del SEE (basata sulle previsioni di 10 000, 20 000 e 30 000 auto esclusivamente elettriche nel SEE nel 2015) può essere stabilita anche in base ad altre fonti indipendenti.
- (151) La Commissione decide pertanto di effettuare la valutazione dettagliata della misura di aiuto notificata sulla base della comunicazione sui criteri di valutazione.

5.7. Sull'applicabilità della comunicazione sui criteri di valutazione

- (152) Secondo il punto 68 degli Orientamenti, se le condizioni previste in detto punto sono soddisfatte, la Commissione approverà gli aiuti a finalità regionale a favore degli investimenti soltanto al termine di una verifica dettagliata, a seguito dell'apertura di procedura prevista all'articolo 108, paragrafo 2, del TFUE, attestante che gli aiuti sono necessari per fornire un effetto di incentivazione per gli investimenti e che i vantaggi della misura di aiuto sono superiori alla distorsione della concorrenza e agli effetti sugli scambi tra gli Stati membri che ne derivano. Le indicazioni pertinenti, annunciate nella nota 63 degli Orientamenti, sono fornite nella comunicazione sui criteri di valutazione.
- (153) Per quanto riguarda l'argomento della Germania, secondo cui il procedimento di indagine formale dovrebbe concentrarsi unicamente sui seri dubbi da dissipare e non sui criteri di compatibilità già esaminati alla luce degli Orientamenti⁽⁶⁷⁾, la Commissione deve rilevare che l'architettura delle disposizioni giuridiche applicabili alla valutazione degli aiuti da notificare a favore di grandi progetti di investimento regionali fa sì che i risultati della verifica della quota di mercato del beneficiario, di cui al punto 68, lettera a), degli Orientamenti, rivestano importanza fondamentale. Se la quota di mercato del beneficiario sul mercato del prodotto e sul mercato geografico rilevanti supera la soglia fissata al punto 68, lettera a), non è possibile alcuna presunzione favorevole riguardo all'esito della valutazione comparata.
- (154) La proposta della Germania di autorizzare l'aiuto senza una valutazione dettagliata, a condizione che ogni anno sia presentato un documento attestante la quota di mercato del beneficiario⁽⁶⁸⁾, sembra impraticabile, perché potrebbe risultare impossibile trovare un rimedio efficace agli effetti negativi dell'aiuto.
- (155) Per quanto riguarda l'argomento secondo cui, ai sensi del punto 9 della comunicazione sui criteri di valutazione, l'accuratezza della valutazione dettagliata della Commissione dovrebbe essere proporzionale alla potenziale distorsione della concorrenza, e quindi la valutazione non si effettuerebbe qualora non vi siano «notevoli distorsioni della concorrenza» e il beneficiario si faccia carico di un investimento innovativo ad alto rischio⁽⁶⁹⁾, la Commissione ritiene che l'assenza di «notevoli distorsioni» non sia dimostrata e che un aiuto ammontante a 50 milioni di EUR per un investimento di 400 milioni di EUR abbia notevoli probabilità di falsare la concorrenza.

⁽⁶⁶⁾ Cfr. il considerando 36 e le note 18 e 19 *supra*.

⁽⁶⁷⁾ Cfr. il considerando 60, lettera b), *supra*.

⁽⁶⁸⁾ Cfr. il considerando 60, lettera c), *supra*.

⁽⁶⁹⁾ Cfr. il considerando 60, lettera d), *supra*.

- (156) La Commissione ritiene che la sentenza pronunciata dal Tribunale il 10 luglio 2012 nella causa T-304/08, *Smurfit Kappa/Commissione* ⁽⁷⁰⁾, non possa essere interpretata nel senso che essa impone alla Commissione l'obbligo di astenersi dall'applicare la comunicazione sui criteri di valutazione in casi come quello in esame. La sentenza impone anzi alla Commissione di effettuare una valutazione sostanziale nelle situazioni in cui gli effetti positivi dell'aiuto a finalità regionale non sono chiaramente superiori ai suoi possibili effetti negativi, anche quando le soglie di cui al punto 68 degli Orientamenti non sono superate.

5.8. Valutazione dettagliata

- (157) Nel caso in esame, la Commissione deve valutare in modo approfondito, sulla base della comunicazione sui criteri di valutazione, se l'aiuto sia necessario per fornire un effetto di incentivazione per l'investimento e se i vantaggi della misura di aiuto siano superiori alla distorsione della concorrenza e agli effetti sugli scambi tra gli Stati membri che ne derivano.

5.8.1. Adeguatezza dell'aiuto

- (158) Secondo il punto 18 della comunicazione sui criteri di valutazione, sono considerate strumenti adeguati soltanto «le misure per le quali lo Stato membro ha preso in considerazione altre opzioni di politica e per le quali sono stati accertati i vantaggi derivanti dal ricorso a uno strumento selettivo come l'aiuto di Stato destinato a una particolare azienda».
- (159) La Germania ha presentato sufficienti documenti ⁽⁷¹⁾ attestanti che lo sviluppo delle infrastrutture e altre misure di carattere generale da soli non sono sufficienti per ridurre le disparità regionali nel paese. La Commissione conclude pertanto che la misura di aiuto è uno strumento adeguato per perseguire l'obiettivo di sviluppo regionale nella regione assistita interessata.

5.8.2. Effetto di incentivazione/Scenario controfattuale

- (160) Dato che un'impresa può avere molti validi motivi per stabilirsi in una determinata regione, anche a prescindere dalla concessione di aiuti, i punti 19 e seguenti della comunicazione sui criteri di valutazione impongono alla Commissione di svolgere una verifica dettagliata attestante che l'aiuto è necessario per fornire un effetto di incentivazione a realizzare l'investimento. Obiettivo di questa valutazione dettagliata è stabilire se l'aiuto contribuisca effettivamente a modificare il comportamento del beneficiario, inducendolo a realizzare investimenti (supplementari) nella regione assistita in questione.
- (161) Secondo la comunicazione sui criteri di valutazione, l'effetto di incentivazione può essere dimostrato nei seguenti due casi: se, in assenza dell'aiuto, l'investimento non sarebbe realizzato, in quanto non sarebbe risultato redditizio per l'impresa in nessuna area (scenario 1); se, in assenza dell'aiuto, l'investimento sarebbe realizzato in un'altra area dell'Unione (scenario 2).
- (162) Lo Stato membro deve quindi fornire prove ben precise del fatto che l'aiuto ha un effetto concreto sulla decisione di investire o sulla scelta del sito. La Commissione deve accertare che gli scenari controfattuali proposti siano realistici.
- (163) La comunicazione sui criteri di valutazione attribuisce allo Stato membro l'onere della prova concernente l'esistenza di un effetto di incentivazione. I punti 24 e 25 della comunicazione sui criteri di valutazione indicano che lo Stato membro potrebbe dimostrare l'effetto di incentivazione dell'aiuto presentando documenti aziendali dai quali risulti che 1) l'investimento non sarebbe stato redditizio in assenza dell'aiuto e che per realizzare l'investimento non è stato preso in considerazione nessun altro sito, o 2) che è stato effettuato un confronto tra i costi e i benefici dell'ubicazione dell'investimento nella regione assistita e quelli dell'ubicazione in un'altra regione. Lo Stato membro è invitato a basarsi su relazioni finanziarie, piani interni aziendali e documenti che analizzano le diverse varianti di realizzazione dell'investimento.

⁽⁷⁰⁾ Cfr. nota a piè di pagina 26.

⁽⁷¹⁾ Cfr. i considerando da 73 a 75 *supra*.

- (164) Senza fornire documenti attestanti che tale analisi sia stata effettuata prima di decidere di realizzare l'investimento, la Germania ha innanzitutto tentato di argomentare che l'effetto di incentivazione dovrebbe essere valutato nel contesto dello scenario 1, ai sensi del punto 22 della comunicazione sui criteri di valutazione. Lo Stato membro deve dimostrare che l'aiuto fornisce al beneficiario un incentivo ad adottare una decisione positiva in merito all'investimento, in quanto l'investimento, che senza l'aiuto non risulterebbe redditizio per l'impresa in nessuna area, può essere realizzato nella regione assistita. Le informazioni presentate dalla Germania dimostrano che l'importo dell'aiuto di Stato richiesto incrementerà il tasso di rendimento interno del progetto solo dell'1 %, (elevando il TRI dal [0-8]% al [1-9]%), un livello notevolmente inferiore sia all'obiettivo interno ROCE del 25 %, sia al costo medio ponderato del capitale del beneficiario pari al 12 %.
- (165) È palese che l'incremento marginale del tasso di rendimento interno che, anche con l'aiuto, è ben al di sotto del parametro di riferimento dell'impresa, non permette di concludere che l'aiuto abbia fornito un effetto di incentivazione a realizzare l'investimento.
- (166) È altrettanto ovvio che la decisione di investire nella produzione di auto elettriche si è basata sull'obiettivo strategico a lungo termine del beneficiario di sviluppare tecnologie chiave innovative, al fine di conformarsi alle future norme in materia di mobilità, e renderle idonee all'impiego nella produzione industriale di massa. Tale obiettivo è dimostrato anche dal fatto che, nel 2009, il beneficiario e i suoi proprietari hanno concluso un'alleanza strategica con SGL Carbon, un'impresa attiva nella produzione di materiali in fibra di carbonio.
- (167) Il fatto che l'effetto di incentivazione non sia stato dimostrato nel contesto dello scenario 1, tuttavia, non significa che tale effetto non possa essere dimostrato nel contesto dello scenario 2.
- (168) Infatti, le autorità tedesche hanno successivamente sostenuto che l'aiuto concesso al beneficiario rientra nello scenario 2 e hanno presentato il sito di Monaco come ubicazione alternativa a Lipsia.
- (169) La valutazione dell'effetto di incentivazione nello scenario 2 mira a dimostrare che la misura di aiuto ha fornito al beneficiario un incentivo a scegliere di collocare l'investimento nella regione in questione invece che altrove, in quanto compensa gli svantaggi e i costi netti legati all'ubicazione dell'investimento nella regione assistita.
- (170) Come spiegato al considerando 81 *supra*, la prova dell'effetto di incentivazione nello scenario 2 fornita dalla Germania (per il modello i3) si basa su documenti risalenti a dicembre 2009, come il verbale in cui è registrata la decisione del consiglio di amministrazione (Vorstandsbeschluss vom 15. Dezember 2009). Da tali documenti, risulta evidente che in un primo tempo erano state prese in considerazione varie ubicazioni per l'investimento, ma quasi tutte (compresa, soprattutto, [...])⁽⁷²⁾ sono state escluse dal confronto finale per motivi strategici specifici, quali la necessità di investimenti per nuovi impianti, la distanza dal sito di produzione della plastica rinforzata con fibra di carbonio, le difficoltà linguistiche, la mancanza di tutela del know-how, la distanza eccessiva dal centro di sviluppo del beneficiario, la capacità di produzione e la logistica. Al momento dell'adozione della decisione in merito all'ubicazione, la scelta si era ridotta a due siti, che hanno ricevuto seria attenzione: Lipsia e Monaco. I documenti decisivi presentati al consiglio di amministrazione di BMW AG nel dicembre 2009 indicano che — ipotizzando un ciclo di vita di [...] anni — il progetto, in assenza dell'aiuto, sarebbe costato 17 milioni di EUR in meno a Monaco rispetto a Lipsia.
- (171) Un altro elemento di cui l'impresa ha tenuto conto nel decidere dove collocare l'investimento è la possibilità strategica a lungo termine di espandere la capacità di produzione in futuro. Lipsia offriva la possibilità di raddoppiare la capacità di produzione da [10 000 – 50 000] a [50 000 – 90 000] veicoli l'anno, mentre tale espansione non è stata ritenuta fattibile a Monaco. Secondo i documenti presentati dalla Germania, l'impresa non ha quantificato questo fattore strategico in termini monetari.

⁽⁷²⁾ Cfr. il considerando 83 *supra*.

- (172) I documenti dimostrano anche che, ai fini della decisione in merito all'investimento/ubicazione, è stata analizzata la disponibilità di un aiuto di Stato ammontante a 50 milioni di EUR.
- (173) La Commissione è del parere che la Germania abbia dimostrato, sulla base di tali documenti veritieri e contemporanei, che la disponibilità dell'aiuto di Stato ha indotto l'impresa a decidere di collocare l'investimento per la produzione del modello i3 a Lipsia invece che a Monaco.

5.8.3. Proporzionalità

- (174) Nello scenario 2, il punto 33 della comunicazione sui criteri di valutazione stabilisce che l'aiuto è «considerato proporzionale se corrisponde alla differenza tra i costi netti che l'azienda beneficiaria sostiene per investire nella regione assistita e i costi netti necessari per investire nella regione o nelle regioni considerate come alternativa».
- (175) Come già spiegato, nei documenti datati dicembre 2009, la Germania ha dimostrato che la differenza tra i costi da sostenere nelle due ubicazioni (cioè Lipsia e Monaco) ammontava a 17 milioni di EUR, secondo quanto accertato al momento dell'adozione della decisione in merito all'investimento/ubicazione e calcolato sulla base di un ciclo di vita di sette anni. Tale differenza è stata calcolata dall'impresa sulla base dei costi di investimento nel prodotto, dei costi di investimento strutturali, dei costi di pianificazione e avviamento, dei costi di produzione, dei costi di approvvigionamento, dei costi fissi e dei costi «in entrata/in uscita», quali i costi della logistica e le tariffe di spedizione internazionale. La Commissione ritiene pertanto che la Germania abbia dimostrato che un aiuto ammontante a 17 milioni di EUR rappresenta l'importo minimo necessario per modificare la decisione del beneficiario in merito all'ubicazione ed è quindi proporzionale all'obiettivo di sviluppo regionale perseguito dall'aiuto stesso. In questo contesto, la Commissione ritiene che la possibilità strategica di espansione, non disponibile a Monaco, non debba essere presa in considerazione ai fini della verifica della proporzionalità dell'aiuto notificato, in quanto diventa rilevante solo nell'arco di un periodo molto lungo, al di là del ciclo di vita di sette anni del progetto di investimento in esame.
- (176) La Germania ha successivamente⁽⁷³⁾ sostenuto che l'intero importo dell'aiuto di Stato inizialmente notificato, pari a 50 milioni di EUR, è proporzionale in quanto, ai 17 milioni di EUR calcolati nel dicembre 2009 quale svantaggio derivante dal collocare l'investimento a Lipsia si devono aggiungere costi supplementari pari a 29 milioni di EUR. I costi supplementari di 29 milioni di EUR sono emersi prima della fine del 2012, cioè dopo l'adozione della decisione in merito all'ubicazione e all'investimento e l'inizio dei lavori previsti dal progetto.
- (177) La Germania giustifica tale importo sostenendo che la proporzionalità dell'aiuto non deve essere dimostrata necessariamente sulla base degli stessi documenti attestanti l'effetto di incentivazione. Secondo la Germania, la Commissione dovrebbe prendere in considerazione anche altre informazioni, riguardanti i costi sostenuti nella regione assistita dopo l'adozione della decisione in merito alla collocazione dell'investimento.
- (178) La Commissione fa notare che i documenti presentati dalla Germania nel settembre 2012, nei quali sono elencati i costi supplementari⁽⁷⁴⁾, non sono né veritieri né contemporanei a una decisione in materia di investimento, in quanto sono stati definiti soltanto nel settembre 2012.
- (179) La Commissione respinge l'argomento delle autorità tedesche, secondo cui la proporzionalità non va verificata esclusivamente sulla base di documenti che rispecchino la situazione al momento della decisione relativa all'ubicazione/investimento, per i motivi esposti di seguito.
- (180) È vero che il punto 35 della comunicazione sui criteri di valutazione, che descrive i tipi di documenti atti a dimostrare la proporzionalità, non prevede espressamente che essa sia dimostrata sulla base degli stessi [corsivo nostro] documenti in base ai quali è dimostrato l'effetto di incentivazione, bensì sulla base di una documentazione *quale* [corsivo nostro] quella menzionata al punto 26 della comunicazione stessa. Tuttavia, la formulazione del punto 35 non può essere interpretata nel senso che permette di dimostrare l'effetto di incentivazione e la proporzionalità dell'aiuto sulla base di documenti contenenti cifre totalmente diverse riguardo agli svantaggi e ai costi netti legati alla collocazione dell'investimento nella regione assistita. In particolare, non permette di utilizzare documenti in cui siano indicati costi emersi diversi anni dopo l'adozione della decisione in merito all'investimento/ubicazione.

⁽⁷³⁾ Cfr. i considerando 101 e 102 *supra*.

⁽⁷⁴⁾ Cfr. il considerando 102 *supra*.

- (181) È altrettanto vero che la comunicazione sui criteri di valutazione non contiene una disposizione che precisi il momento da prendere in considerazione per la valutazione della proporzionalità. Analogamente, non contiene una disposizione esplicita riguardante il momento preciso da prendere in considerazione per la valutazione dell'effetto di incentivazione. Tuttavia è evidente che le cifre pertinenti per accertare l'effetto di incentivazione dell'aiuto sulla decisione in merito all'investimento/ubicazione devono essere disponibili e prese in considerazione *prima* che la decisione venga adottata. Per questo motivo, il punto 26 della comunicazione sui criteri di valutazione, in cui sono descritti i tipi di documenti idonei a dimostrare l'effetto di incentivazione, menziona «i documenti *sottoposti a un comitato di investimento* [corsivo nostro] [...] che analizzano le diverse varianti di realizzazione dell'investimento [...]». È precisamente questo il tipo di documenti che erano stati sottoposti al consiglio di amministrazione del beneficiario e che analizzavano le diverse varianti di realizzazione dell'investimento e i dati relativi a ciascuna di esse, che la Commissione ha esaminato nel caso di specie. Tali documenti dimostrano che gli svantaggi derivanti dalla collocazione dell'investimento a Lipsia sono stati stimati pari a 17 milioni di EUR prima dell'adozione della decisione di investire in detto sito.
- (182) Inoltre, la logica sottesa a un'analisi dello scenario 2 è che, dal punto di vista *ex ante*, cioè prima di prendere la decisione in merito all'ubicazione dell'investimento, i costi supplementari da sostenere per investire nel sito esaminato, nel quale, in assenza dell'aiuto, l'investimento non sarebbe realizzato, devono essere compensati mediante l'aiuto di Stato. Il principio di proporzionalità, tuttavia, implica anche che gli aiuti eccedenti l'importo necessario per indurre il beneficiario a decidere di collocare l'investimento nella regione assistita devono essere considerati superflui, perché costituiscono un apporto di liquidità accordato gratuitamente al beneficiario, che non persegue alcuna finalità compatibile con le norme in materia di aiuti di Stato.
- (183) Il punto 33 della comunicazione sui criteri di valutazione prevede espressamente che l'aiuto, per essere considerato proporzionale, debba corrispondere alla differenza tra i costi netti da sostenere nella regione assistita e nelle regioni considerate come alternativa. La Commissione ritiene pertanto che l'aiuto possa essere considerato proporzionale soltanto se non eccede l'importo necessario per indurre il beneficiario a decidere di effettuare un investimento in una particolare regione.
- (184) A differenza di quanto sostenuto dalla Germania, il documento di consultazione dei servizi della Commissione del 2007, «Principi comuni per una valutazione economica della compatibilità degli aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, del trattato CE», pubblicato alcuni anni fa dalla DG Concorrenza, non prescrive una soluzione diversa. Il punto 41 del documento di consultazione, che in ogni caso non è vincolante per la Commissione, sostiene anzi un approccio mirato a evitare che siano concessi aiuti a favore di un progetto di investimento per un importo superiore a quanto necessario. È espressamente indicato che, per i casi che rientrano nella valutazione approfondita prevista dalle discipline e dagli orientamenti vigenti, occorre verificare se l'intensità d'aiuto non sia troppo elevata e se non sia possibile ottenere lo stesso risultato con minor intervento pubblico. Se è dimostrato, come nel caso in esame, che la differenza tra i costi di investimento a Lipsia e a Monaco era di soli 17 milioni di EUR quando è stata presa la decisione di investire a Lipsia (cioè quando l'impresa ha deciso di realizzare l'investimento), l'aiuto eccedente tale importo è superfluo anche in base al documento di consultazione citato dalla Germania.
- (185) Tanto meno la sentenza *Freistaat Sachsen/Commissione* obbliga la Commissione ad adottare la propria decisione sulla base di una documentazione che lo Stato membro considera «adeguata», ai sensi del punto 35 della comunicazione sui criteri di valutazione⁽⁷⁵⁾, ma che non può avere indotto il beneficiario dell'aiuto a decidere di realizzare l'investimento in una particolare regione.
- (186) Per quanto riguarda i costi supplementari legati all'espansione del progetto di investimento, emersi dopo l'adozione della decisione di investire nel dicembre 2009, la Commissione desidera esprimere le seguenti perplessità in merito ai nuovi elementi presentati dalla Germania nel settembre 2012, nell'ambito dell'indagine formale.

⁽⁷⁵⁾ Cfr. i considerando 92 e 94 *supra*.

- (187) I costi supplementari connessi alla capacità di produzione del modello i8 non rientravano nell'investimento deciso nel 2009, in quanto la decisione di produrre il modello i8 sarebbe stata presa solo all'inizio del 2011. La decisione pertinente del consiglio di amministrazione è una decisione distinta da quella riguardante l'ubicazione/investimento connessi alla produzione del modello i3. Inoltre la decisione di produrre il modello i8 non ha comportato una scelta tra Lipsia o un sito alternativo in cui realizzare l'investimento (scenario 2), ma soltanto una decisione in merito a se produrre o no il modello i8 (scenario 1). Di fatto, considerato il numero limitato di auto da produrre, la decisione di realizzare l'investimento è risultata razionale sotto il profilo economico soltanto quando è stato possibile integrare la produzione negli impianti in costruzione a Lipsia. Infatti, in risposta a una richiesta di informazioni, la Germania ha dichiarato che l'entità dell'investimento originariamente previsto sarebbe rimasta inalterata⁽⁷⁶⁾ e la Commissione non è a conoscenza di ulteriori domande di aiuto presentate per costi di investimento supplementari connessi alla produzione del modello i8.
- (188) La Commissione ritiene che non si possa dimostrare né l'effetto di incentivazione né la proporzionalità della parte dell'aiuto che copre costi di investimento non inclusi nella notifica.
- (189) La Commissione non è quindi in grado di confermare la proporzionalità dell'aiuto all'investimento a finalità regionale ammontante a 45 257 273 EUR (valore attualizzato). Conclude che la parte dell'importo dell'aiuto notificato eccedente 17 milioni di EUR, (cioè 28 257 273 EUR) costituisce risorse messe a disposizione del beneficiario che non mirano al conseguimento di alcun obiettivo elencato all'articolo 107, paragrafo 3, del TFUE. Ritiene inoltre che la concessione di tale importo supplementare, pari a 28 257 273 EUR, produrrebbe effetti negativi, cioè forti distorsioni della concorrenza, in particolare perché potrebbe scoraggiare i concorrenti dall'investire in prodotti analoghi, contribuendo così all'esclusione di investimenti privati dal mercato rilevante.

5.8.4. Effetti positivi dell'aiuto

- (190) A norma della comunicazione sui criteri di valutazione, lo Stato membro deve fornire prove concrete circa il contributo del progetto di investimento sovvenzionato allo sviluppo della regione⁽⁷⁷⁾ e la Commissione può autorizzare l'aiuto soltanto se, oltre a fornire un incentivo per l'investimento ed essere proporzionale, i suoi effetti positivi sono superiori ai suoi effetti negativi⁽⁷⁸⁾.
- (191) La Commissione ritiene che la Germania abbia dimostrato che un aiuto per un importo di 17 milioni di EUR apporterà un contributo positivo allo sviluppo regionale⁽⁷⁹⁾.

5.8.5. Effetti negativi dell'aiuto sulla concorrenza

- (192) Secondo il punto 40⁽⁸⁰⁾ della comunicazione sui criteri di valutazione, in un'analisi dello scenario 2, in cui anche in assenza dell'aiuto l'investimento sarebbe stato realizzato e l'aiuto è proporzionale, l'aiuto stesso non incide sulla concorrenza, in quanto i fattori preesistenti, quali la quota di mercato elevata del beneficiario, sarebbero gli stessi.
- (193) La Commissione ha potuto confermare l'effetto di incentivazione e la proporzionalità dell'aiuto per l'ammontare di 17 milioni di EUR. Se limitato a questo importo, l'aiuto non produce effetti negativi sulla concorrenza.

⁽⁷⁶⁾ Cfr. la risposta della Germania del 25 maggio 2011 (riferimento 2011/054659), pag. 3.

⁽⁷⁷⁾ Punto 11 della comunicazione sui criteri di valutazione.

⁽⁷⁸⁾ Punto 52 della comunicazione sui criteri di valutazione.

⁽⁷⁹⁾ Cfr. i considerando da 61 a 72 *supra*.

⁽⁸⁰⁾ «Se [...] l'analisi controfattuale suggerisce che anche in assenza dell'aiuto l'investimento sarebbe stato realizzato in ogni caso, benché forse facendo cadere la scelta su un altro sito (scenario 2), e se l'aiuto è proporzionale, eventuali indicatori di distorsioni della concorrenza — quali una quota di mercato elevata e un incremento della capacità in un mercato poco efficiente — risulterebbero in linea di principio essere gli stessi a prescindere dall'esistenza dell'aiuto.»

5.8.6. Effetti negativi dell'aiuto sugli scambi

- (194) Gli aiuti a finalità regionale incidono sugli scambi tra gli Stati membri, in quanto incoraggiano le imprese a collocare gli investimenti nelle regioni assistite di alcuni Stati membri invece che in siti alternativi in altri Stati membri. Tuttavia, il progetto di investimento a Lipsia non ha distolto investimenti da un'altra regione assistita in un altro Stato membro, né da una regione altrettanto svantaggiata in Germania. Il sito in [...] è stato escluso quale ubicazione alternativa sulla base di considerazioni qualitative e strategiche in una fase precoce della pianificazione. Pertanto l'aiuto non è in contrasto con gli obiettivi di coesione sanciti dal TFUE. Inoltre, poiché l'investimento non comporta il trasferimento a Lipsia di un impianto esistente, il punto 54 della comunicazione sui criteri di valutazione non si applica all'aiuto notificato.

5.8.7. Confronto tra gli effetti positivi e gli effetti negativi dell'aiuto

- (195) Una volta stabilito che l'aiuto fornisce un incentivo alla realizzazione dell'investimento nella regione interessata e, se limitato all'importo di 17 milioni di EUR, è proporzionale all'obiettivo perseguito, occorre soppesare gli effetti positivi e gli effetti negativi dell'aiuto.
- (196) La valutazione ha confermato che la misura di aiuto ammontante a 17 milioni di EUR ha attirato un progetto di investimento in una regione svantaggiata ammessa a beneficiare di aiuti a finalità regionale ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE. L'investimento apporta un importante contributo allo sviluppo regionale creando 800 posti di lavoro diretti. Poiché la decisione di collocare l'investimento a Lipsia non incide su una regione con la stessa intensità massima d'aiuto o con un massimale più elevato, la misura di aiuto non è in contrasto con gli obiettivi di coesione. La Commissione è del parere che attirare un investimento in una regione più svantaggiata apporti maggiori benefici in termini di coesione all'interno dell'Unione di quanto non avvenga se lo stesso investimento viene realizzato in una regione più ricca.
- (197) Alla luce di quanto precede, la Commissione conclude che gli effetti positivi dell'aiuto, per un importo di 17 milioni di EUR, sono superiori agli effetti negativi sugli scambi tra gli Stati membri e ad eventuali conseguenze sociali ed economiche negative nell'ubicazione considerata come alternativa, che è una regione più ricca e sviluppata.
- (198) Conformemente al punto 68 degli Orientamenti, e alla luce della valutazione dettagliata condotta sulla base della comunicazione sui criteri di valutazione, la Commissione ritiene che la Germania abbia dimostrato il contributo positivo apportato allo sviluppo regionale dall'aiuto ammontante a 17 milioni di EUR. La Commissione conclude che l'aiuto, limitato all'importo di 17 milioni di EUR, è necessario per fornire un effetto di incentivazione a realizzare l'investimento a Lipsia e che i vantaggi della misura di aiuto sono superiori alla distorsione della concorrenza e agli effetti sugli scambi tra gli Stati membri che ne derivano.

5.8.8. Possibilità di concedere l'aiuto fino alla soglia di notifica fissata dal regolamento generale di esenzione per categoria

- (199) La Commissione respinge l'argomento della Germania, secondo cui il potere della Commissione di esaminare la compatibilità della misura di aiuto in questione a norma della comunicazione sui criteri di valutazione si limiterebbe alla parte dell'importo dell'aiuto notificato eccedente la soglia di notifica di cui all'articolo 6, paragrafo 2, del regolamento generale di esenzione per categoria.
- (200) La Commissione deve ricordare che essa è tenuta a verificare, sulla base di una valutazione più approfondita a norma della comunicazione sui criteri di valutazione, l'effetto di incentivazione e la proporzionalità delle misure di aiuto cui si applica tale valutazione dettagliata, ossia gli aiuti a finalità regionale da notificare a favore di grandi progetti di investimento, che soddisfano le condizioni pertinenti stabilite negli Orientamenti.
- (201) Per quanto riguarda la possibilità della Germania di concedere l'aiuto a BMW AG fino al livello corrispondente alla soglia di notifica di cui all'articolo 6, paragrafo 2, del regolamento generale di esenzione per categoria, che nel caso in esame sarebbe pari a 22,5 milioni di EUR, è importante rilevare che la nota al punto 56 della comunicazione sui criteri di valutazione si limita a indicare che lo Stato membro *conserva* tale possibilità. Dalla nota citata dalla Germania non consegue che la Commissione stessa sia tenuta ad autorizzare la concessione di aiuti a finalità regionale fino all'importo esentato dalla notifica preventiva in base a un regime di esenzione per categoria.

- (202) La Commissione ha pertanto il potere di valutare l'effetto di incentivazione e la proporzionalità dell'intero importo dell'aiuto notificato dalla Germania e di constatare che l'aiuto è compatibile con il mercato interno soltanto se è limitato all'importo di 17 milioni di EUR.

6. CONCLUSIONE

- (203) La Commissione conclude che l'importo dell'aiuto all'investimento a finalità regionale, cui la Germania intende dare esecuzione in favore di BMW AG, è compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera a), del TFUE fino a un importo massimo di 17 milioni di EUR.
- (204) Non risultano applicabili altre deroghe al divieto di aiuti di Stato previste dall'articolo 107 del TFUE, né le autorità tedesche ne hanno chiesto l'applicazione.
- (205) Parte dell'aiuto notificato che la Germania intende concedere a BMW AG, ossia l'importo di 28 257 273 EUR, è pertanto incompatibile con il mercato interno.

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'aiuto di Stato al quale la Germania intende dare esecuzione a favore dell'investimento di BMW AG a Lipsia, ammontante a 45 257 273 EUR, è compatibile con il mercato interno soltanto se è limitato all'importo di 17 milioni di EUR (ai prezzi del 2009); l'importo eccedente (28 257 273 EUR) è incompatibile con il mercato interno.

Di conseguenza, la Germania può dare esecuzione all'aiuto soltanto fino a un importo massimo di 17 milioni di EUR.

Articolo 2

La Germania presenterà alla Commissione:

- entro due mesi dalla concessione dell'aiuto, copia degli atti giuridici pertinenti connessi alla misura di aiuto, e
- entro sei mesi dal versamento dell'ultima tranche dell'aiuto, sulla base del calendario di pagamento notificato, una relazione finale dettagliata.

Articolo 3

La Repubblica federale di Germania è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 9 luglio 2014

Per la Commissione

Joaquín ALMUNIA

Vicepresidente
