

II

(Acte fără caracter legislativ)

DECIZII

COMISIE

DECIZIA (UE) 2016/632 A COMISIEI

din 9 iulie 2014

privind ajutorul de stat SA.32009 (11/C) (ex 10/N) pe care Germania intenționează să îl acorde întreprinderii BMW AG pentru un proiect mare de investiții în Leipzig

[notificată cu numărul C(2014) 4531]

(Numai versiunea în limba germană este autentică)

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 108 alineatul (2) primul paragraf,

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a),

după ce părțile interesate au fost invitate să prezinte observații în temeiul dispozițiilor menționate ⁽¹⁾,

întrucât:

1. PROCEDURĂ

- (1) Prin scrisoarea din 30 noiembrie 2010, Germania a notificat Comisiei intenția sa de a acorda ajutoare regionale în conformitate cu liniile directoare privind ajutoarele de stat regionale pentru perioada 2007-2013 ⁽²⁾ (denumite în continuare „liniile directoare”) în favoarea întreprinderii BMW AG pentru un proiect de investiții în Leipzig, Saxonia, Germania ⁽³⁾.
- (2) Prin scrisoarea din 13 iulie 2011, Comisia a informat Germania cu privire la decizia sa de a iniția procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (denumit în continuare „TFUE”) în ceea ce privește măsura de ajutor notificată.

⁽¹⁾ JO C 363, 13.12.2011, p. 20.

⁽²⁾ JO C 54, 4.3.2006, p. 13.

⁽³⁾ Comisia a aflat, în cadrul procedurii oficiale de investigare, că beneficiarul ajutorului a pus în aplicare un al doilea proiect mare de investiții în aceeași perioadă, pe același amplasament. Ulterior, Germania a transmis o notificare prealabilă [SA.37291 (13/PN)] a ajutorului notificabil în mod individual pentru cel de al doilea proiect; cu toate acestea, notificarea nu a fost prezentată încă în mod oficial Comisiei. În cazul în care ajutorul pentru cel de al doilea proiect ar trebui să fie notificat, Comisia va stabili în cadrul examinării notificării dacă proiectul autovehiculului electric, care face obiectul prezentei proceduri oficiale de investigare, și al doilea proiect de investiții constituie un proiect unic de investiții în sensul punctului 60 din liniile directoare.

- (3) Prin scrisoarea din 12 septembrie 2011, Germania și-a transmis observațiile cu privire la decizia Comisiei de inițiere a procedurii. Autoritățile germane au prezentat informații suplimentare prin scrisoarea din 27 septembrie 2011.
- (4) Decizia Comisiei a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* la 13 decembrie 2011 ⁽⁴⁾. Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile.
- (5) Comisia nu a primit nicio observație de la părți terțe interesate. Prin scrisoarea din 3 februarie 2012, serviciile Comisiei au informat autoritățile germane cu privire la acest fapt.
- (6) La 17 ianuarie 2012, autoritățile germane au modificat notificarea inițială pentru a include ajutoare suplimentare pentru încă un element investițional ⁽⁵⁾ care a fost decis de către beneficiarul ajutorului ulterior deciziei de inițiere a procedurii oficiale de investigare. La 17 decembrie 2013, autoritățile germane au retras modificarea.
- (7) Prin scrisoarea din 17 februarie 2012, Germania a fost invitată să prezinte informații suplimentare necesare pentru evaluarea aprofundată a ajutoarelor. Germania a furnizat informațiile solicitate prin scrisorile din 29 februarie, 23 martie, 5 aprilie, 31 august și 28 septembrie 2012. În scrisoarea sa din 19 iulie 2012, Germania a solicitat Comisiei să suspende examinarea cazului pentru o durată nedeterminată. Comisia a respins solicitarea Germaniei prin scrisoarea din 10 august 2012. Ca urmare a unei comunicări din partea Germaniei din 26 octombrie 2012 cu privire la două activități de investiții pentru vehicule neelectrice (a se vedea nota de subsol 3), au fost solicitate clarificări din partea Germaniei prin scrisorile din 31 octombrie 2012 și 24 ianuarie 2014, la care Germania a răspuns la 14 decembrie 2012 și, respectiv, la 15 martie 2013. Comisia a solicitat informații suplimentare Germaniei prin scrisoarea din 9 iulie 2013, la care Germania a răspuns la 5 august 2013.
- (8) Prin scrisoarea din 5 august 2013, Germania a informat Comisia cu privire la o modificare suplimentară a proiectului de ajutor (reducerea cuantumului ajutorului și a intensității ajutorului).
- (9) Au avut loc reuniuni între serviciile Comisiei și autoritățile germane la 8 martie, 14 august și 3 octombrie 2012.

2. DESCRIEREA DETALIATĂ A MĂSURII NOTIFICATE

2.1. Obiectiv

- (10) Autoritățile germane intenționează să promoveze dezvoltarea regională prin acordarea de ajutor regional pentru investiții în favoarea întreprinderii BMW, destinat înființării unei noi unități de producție în cadrul fabricii BMW existente în Leipzig.
- (11) La data notificării, Leipzig era o regiune asistată în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (a) din TFUE; plafonul standard al ajutoarelor regionale pentru întreprinderile mari era de 30 % ⁽⁶⁾ echivalent subvenție brută (GGE – *gross grant equivalent*), conform hărții ajutoarelor regionale pentru Germania aplicabilă în perioada 2007-2013 ⁽⁷⁾. Autoritățile germane au indicat faptul că proiectul de investiții va crea aproximativ 800 de noi locuri de muncă directe în regiunea asistată.

⁽⁴⁾ A se vedea nota de subsol 1.

⁽⁵⁾ Elementul investițional suplimentar viza producția de bare de protecție din material plastic pentru autovehiculele cu motor cu ardere internă din clasa compactă inferioară (clasa GBP, modelele BMW Seria 1 și BMW X1). Prin scrisoarea din 3 februarie 2012, precum și prin mesajele transmise prin poșta electronică la aceeași dată, serviciile Comisiei au solicitat informații suplimentare cu privire la modificarea menționată, pe care Germania le-a furnizat prin scrisorile din 25 ianuarie 2012 și 24 februarie 2012. La 17 decembrie 2013, autoritățile germane au clarificat faptul că investiția împreună cu proiectul notificat inițial (pentru producția modelelor i3 și i8) nu constituie un proiect de investiții unic, ci o parte din cel de al doilea proiect (a se vedea nota de subsol 3) pentru care s-a transmis o notificare prealabilă a ajutorului [SA.37291 (13/PN)]. Prin urmare, Germania a retras ajutorul pentru proiectul de investiții destinat producerii de bare de protecție din material plastic din domeniul de aplicare a prezentei notificări. Comisia a solicitat Germaniei informații suplimentare prin scrisoarea din 23 ianuarie 2014. Germania a răspuns solicitării prin scrisoarea din 11 februarie 2014. Investițiile în producerea de bare de protecție nu vor avea niciun impact asupra costurilor eligibile sau asupra ajutorului pentru proiectul destinat modelelor i3/i8, iar ajutorul care urmează să fie acordat pentru această investiție va fi evaluat în alt context.

⁽⁶⁾ Aplicabil la data notificării inițiale, și anume 30.11.2010.

⁽⁷⁾ Decizia Comisiei din 8 noiembrie 2006 privind ajutorul de stat N 459/06 – Harta ajutoarelor de stat regionale pentru Germania aplicabilă în perioada 2007-2013 (JO C 295, 5.12.2006, p. 6).

2.2. Temeiul juridic și autoritatea care acordă ajutorul

- (12) Temeiul juridic național pentru acordarea ajutorului este Legea privind acordarea de ajutoare pentru investiții (*Investitionszulagengesetz 2010*) din 7 decembrie 2008, o măsură care beneficiază de exceptare pe categorii cu număr de referință X 167/2008 ⁽⁸⁾.
- (13) Ajutorul va fi acordat de biroul fiscal din München (*Finanzamt München*).

2.3. Beneficiarul

- (14) Beneficiarul ajutorului este BMW AG (întreprinderea-mamă a grupului BMW), cu sediul în München, Bavaria, Germania. Grupul BMW se axează pe fabricarea de automobile și motociclete sub următoarele mărci de fabricație: BMW, MINI și Rolls-Royce Motor Cars. Uzina din Leipzig este una dintre cele 17 unități de producție ale grupului BMW; aceasta nu are personalitate juridică independentă.
- (15) Întrucât fabrica BMW din Leipzig nu este o entitate juridică independentă, nu au putut fi furnizate date financiare individuale. În 2009, fabrica avea [...] ^(*) angajați. Autoritățile germane au prezentat următoarele informații privind grupul BMW.

Tabelul 1

Cifra de afaceri a grupului BMW, în milioane EUR

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

Tabelul 2

Numărul de angajați ai grupului BMW până la 31 decembrie a unui an dat

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

⁽⁸⁾ X 167/2008 – Germania – *Investitionszulagengesetz (IZ) 2010* (JO C 280, 20.11.2009, p. 7).

^(*) Informații confidențiale.

2.4. Proiectul de investiții

2.4.1. Proiectul notificat

- (16) Proiectul de investiții vizează înființarea unei unități de producție noi pentru fabricarea automobilelor electrice având caroserie din material plastic ranforsat cu fibră de carbon. Se are în vedere fabricarea următoarelor două modele noi: modelul „i3”, cunoscut, de asemenea, sub denumirea de Mega City Vehicle (denumit în continuare „i3” sau „MCV”) și modelul de automobil sport de lux „i8”. Potrivit beneficiarului, acestea reprezintă produse complet inovatoare, care nu au mai fost fabricate până în prezent și vor fi asamblate în fabrica din Leipzig. Motoarele și bateriile pentru ambele modele, i3 și i8, vor fi produse în fabrica din Landshut a grupului BMW, iar produsele intermediare pentru caroseria din fibră de carbon pentru ambele modele i3 și i8 va fi produsă în fabrica din Wackersdorf a grupului (de unde o parte din produse vor fi livrate la fabrica din Leipzig, iar o parte la fabrica din Landshut, unde urmează să fie prelucrate ulterior).
- (17) Modelul de bază MCV (i3) este un automobil pur electric, fără motor cu ardere, acționat de energia electrică înmagazinată în baterie, un așa-numit automobil electric cu baterie ⁽⁹⁾ (*Battery Electric Vehicle – BEV*). Caroseria automobilului este realizată din material plastic ranforsat cu fibră de carbon; astfel, greutatea acestuia nu depășește 1,3 t pentru o lungime cuprinsă între 3,95 și 4,05 m. Vehiculul este destinat utilizării în mediul urban, are o autonomie de până la 150 km fără reîncărcarea bateriilor și poate atinge o viteză de până la 140 km/h. Capacitatea de producție notificată a fabricii din Leipzig pentru modelul i3 este de [10 000-50 000] vehicule pe an.
- (18) Modelul sport „i8” este un vehicul electric hibrid reîncărcabil (*Plug-in Hybrid Electric Vehicle – PHEV*) ⁽¹⁰⁾, care beneficiază de avantajul greutateii reduse a carcasei din material plastic ranforsat cu fibră de carbon și al unui concept aerodinamic inovator. În plus față de motorul electric, vehiculul va include un motor mic cu ardere în 3 cilindri, care va atenua lipsurile unui vehicul electric complet, în situațiile în care acest lucru este necesar, și anume: 1. în cazul în care distanța este mai mare decât cea pe care o poate acoperi bateria fără reîncărcare; și 2. în cazul în care viteza dorită pentru autoturisme sport este mai ridicată decât cea atinsă de motorul electric. Lungimea vehiculului ar trebui să fie de aproximativ 4,6 m la o greutate mai mică de 1,5 tone. Viteza maximă atinsă de modelul „i8” este de 250 km/h. Producția acestui model este inclusă în numărul total de [10 000-50 000] autovehicule electrice care urmează să fie produse în Leipzig. Modelul va fi fabricat pe aceleași linii de producție ca modelul „i3” MCV (motorul său cu ardere va fi fabricat în cadrul fabricii grupului BMW din Hams Hall, Regatul Unit).
- (19) La data deciziei de inițiere a procedurii, ambele modele urmau să fie introduse pe piață la sfârșitul anului 2013. Lucrările privind investițiile pentru modelul i3 au început în luna decembrie 2009 și investițiile au fost finalizate în cursul anului 2013. Lucrările privind investițiile pentru modelul i8 au început în luna 2011 și vor fi finalizate ulterior, în cursul anului 2014.

2.5. Costurile eligibile, valoarea notificată a ajutorului și intensitatea ajutorului

- (20) Cheltuielile eligibile notificate ale investiției, astfel cum figurează în decizia de inițiere a procedurii, se ridică la 392 de milioane EUR în valoare nominală (368,32 milioane EUR în valoare actualizată ⁽¹¹⁾). Tabelul de mai jos prezintă defalcarea cheltuielilor eligibile planificate în termeni nominali pe parcursul perioadei de punere în aplicare.

⁽⁹⁾ „Vehiculele electrice nu au transmisie mecanică și electrică dublă. 100 % din propulsia acestora provine de la un motor electric alimentat cu ajutorul energiei electrice înmagazinate în baterii.” (Sursa: Deutsche Bank: *Electric Cars: Plugged In Batteries must be included*, 9 iunie 2008, p. 10).

⁽¹⁰⁾ Vehiculele electrice hibride reîncărcabile sunt echipate atât cu motor cu ardere convențional, cât și cu motor electric. Acestea pot fi încărcate la o priză și pot funcționa independent de motorul cu ardere pentru o distanță limitată (sursa: „Impactul vehiculelor electrice – Obiectivul 1 – O imagine de ansamblu asupra vehiculelor electrice introduse pe piață și în curs de dezvoltare”, raportul Delft, aprilie 2011, p. 30 http://www.cedelft.eu/publicatie/impact_of_electric_vehicles/1153).

⁽¹¹⁾ În conformitate cu dispozițiile orientărilor privind ajutoarele notificate în mod individual, valoarea nominală a fost actualizată la anul notificării (2010). Toate valorile sunt actualizate la anul respectiv. În conformitate cu legislația aplicabilă, rata dobânzii utilizată în scopul actualizării este de 2,24 % – rata de referință de 1,24 % aplicabilă în momentul acordării ajutorului (1 ianuarie 2010), la care se adaugă 100 de puncte de bază, conform http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/reference_rates.html.

Tabelul 3

Defalcarea costurilor eligibile planificate, în milioane EUR – valoare nominală

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Total
Construcție	1	2	86	40	1	1	131
Instalații/utilaje	2	3	34	163	53	6	261
Total	3	5	120	203	54	7	392

- (21) Astfel cum s-a notificat și este prevăzut în decizia de inițiere a procedurii, Germania intenționa să sprijine investițiile prin acordarea de ajutoare destinate cheltuielilor eligibile planificate pentru perioada cuprinsă între 2009 și 2014, sub forma unei indemnizații fiscale în valoare totală de până la 49,0 milioane EUR, care corespunde unei intensități a ajutorului de 12,5 %.
- (22) La 5 august 2013, Germania a modificat notificarea, indicând că, în conformitate cu temeiul juridic național („Investitionszulagengesetz 2010”), numai cheltuielile suportate până la 31 decembrie 2013 vor fi eligibile pentru ajutor. Prin urmare, cuantumul maxim al ajutorului este redus la 48 125 de milioane EUR (45 257 273 de milioane EUR în valoare actualizată), iar intensitatea ajutorului scade la 12,29 %.
- (23) Beneficiarul va putea să primească ajutorul pentru investiții în anul următor anului în care au fost suportate costurile. În consecință, ajutorul va fi acordat conform următorului calendar:

Tabelul 4

Calendar de punere în aplicare a ajutorului prevăzut sub forma unei indemnizații fiscale

(în milioane EUR, la valoare nominală)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
Ajutor pentru investiții	0,375	0,625	15	25,375	6,750	0,0	48,125

2.6. Finanțarea investiției

- (24) Autoritățile germane confirmă că suma reprezentând contribuția proprie a beneficiarului la investiții, care nu include niciun sprijin public, depășește 25 % din costurile eligibile. Banca Europeană de Investiții și banca Kreditanstalt für Wiederaufbau (denumită în continuare „KfW”) au acordat beneficiarului împrumuturi în cadrul proiectului. Valoarea împrumutului acordat de BEL se ridică la [...] milioane EUR, iar valoarea împrumutului acordat de KfW se ridică la [...] milioane EUR ⁽¹²⁾. Germania a asigurat Comisia că ambele împrumuturi au fost acordate în condițiile pieței.

2.7. Efectul de stimulare

- (25) Temeiul juridic național dă naștere automat unui drept legal (după caz, sub rezerva aprobării de către Comisie) la ajutor, dacă sunt respectate condițiile prevăzute de lege. Pentru ajutoarele fiscale automate, nu este necesară nicio decizie de acordare discreționară sau o confirmare a eligibilității.

⁽¹²⁾ Doar o parte din împrumutul respectiv acoperă cheltuielile aferente investițiilor pentru producerea modelului MCV.

2.8. Menținerea investiției

- (26) Autoritățile germane au confirmat că proiectul de investiții trebuie să fie menținut în regiunea asistată în cauză pentru o perioadă minimă de cinci ani de la data finalizării sale.

2.9. Dispoziții generale

- (27) Autoritățile germane s-au angajat să prezinte Comisiei:

— în termen de două luni de la acordarea ajutorului, o copie a actelor relevante privind măsura de ajutor;

— în termen de 6 luni de la plata ultimei tranșe de ajutor, în baza planificării de plată notificate, un raport final detaliat.

3. ÎNDOIELI ȘI MOTIVE CARE AU CONDUS LA ÎNIȚIEREA PROCEDURII OFICIALE DE INVESTIGARE

- (28) În decizia sa de inițiere a procedurii oficiale de investigare în temeiul articolului 108 alineatul (2) din TFUE, Comisia a constatat că proiectul de ajutor respectă criteriile standard de compatibilitate din liniile directoare și că valoarea și intensitatea ajutorului propus nu depășesc intensitatea maximă admisă. Cu toate acestea, în aplicarea dispozițiilor de la punctul 68 litera (a) din liniile directoare, Comisia nu a fost în măsură să confirme compatibilitatea ajutorului cu piața internă în cadrul procedurii de examinare preliminară.
- (29) Punctul 68 litera (a) din liniile directoare prevede obligația Comisiei de a iniția o procedură oficială de investigare și de a efectua o evaluare aprofundată a efectului de stimulare, a proporționalității, precum și a efectelor pozitive și negative ale ajutorului, în cazul în care cota de piață a beneficiarului pe piața relevantă a produsului și pe piața geografică este mai mare de 25 %, înainte sau după investiție.
- (30) Deși Germania a susținut că investițiile realizate de BMW AG în Leipzig creează o nouă piață a produsului în sensul notei de subsol 65 din liniile directoare ⁽¹³⁾, Comisia nu împărtășește această opinie ⁽¹⁴⁾. Prin urmare, Comisia a decis să efectueze testele prevăzute la punctul 68 literele (a) și (b) din liniile directoare. În acest scop, Comisia a trebuit să stabilească mai întâi produsul (produsele) vizat(e) de investiție, precum și definițiile pieței relevante a produsului și pieței geografice.
- (31) Întrucât acesta este primul caz de ajutor regional notificat pentru investiții în automobile electrice (BEV/PHEV), Comisia a întâmpinat dificultăți semnificative în stabilirea pieței relevante a produsului și a pieței geografice în faza de examinare preliminară.
- (32) În special, Comisia nu a fost în măsură să adopte o poziție finală cu privire la chestiunea dacă piața pentru automobilele electrice constituie o piață de produse independentă sau dacă aceasta face parte din piața globală de autoturisme, indiferent de tipul de propulsie. Informațiile privind piața furnizate de Germania indică faptul că 1 % din toate automobilele din SEE în 2015 vor fi electrice ⁽¹⁵⁾. Germania a utilizat această cifră pentru a indica numărul de automobile electrice nou înmatriculate pe segmentele tradiționale ale pieței autovehiculelor convenționale.

⁽¹³⁾ În conformitate cu nota de subsol 65 din liniile directoare, în cazul în care statul membru demonstrează că beneficiarul ajutorului creează o nouă piață a produsului, testele prevăzute la punctul 68 literele (a) și (b) nu trebuie să fie efectuate, iar ajutorul va fi autorizat conform grilei prevăzute la punctul 67.

⁽¹⁴⁾ Comisia a acceptat faptul că modelele de automobile electrice prezintă un asemenea grad de inovare încât creează un produs nou care nu este comparabil cu automobilele fabricate în trecut, în special având în vedere utilizarea caroseriei din material plastic ranforsat cu fibre de carbon. Cu toate acestea, Comisia a constatat că BMW nu pare să fie nici primul, nici unicul producător de acest tip de vehicule.

⁽¹⁵⁾ Sursă: Deutsche Bank: *Electric Cars: Plugged In, Batteries must be included*, 9 iunie 2008. <http://electricdrive.org/index.php?ht=a/GetDocumentAction/id/27929>.

- (33) De asemenea, Comisia a întâmpinat dificultăți în ceea ce privește încadrarea automobilelor electrice în segmente individuale ale pieței autoturismelor care au fost create în trecut pentru autovehiculele cu motor cu ardere internă. Principalele criterii pentru încadrare sunt lungimea și prețul unui autoturism. Multe automobile electrice par să se încadreze în segmente inferioare în ceea ce privește lungimea, dar în segmente superioare în ceea ce privește prețul.
- (34) În cele din urmă, Comisia nu a fost în măsură să concluzioneze că este adecvat ca modelele de automobile electrice în cauză să fie încadrate în anumite segmente ale pieței autoturismelor convenționale, cum ar fi segmentele C sau D conform clasificării autovehiculelor elaborate de IHS Global Insight⁽¹⁶⁾, segmentul combinat C și D al autovehiculelor convenționale sau segmentul combinat C și D al „automobilelor electrice”.
- (35) De asemenea, Comisia nu a putut concluziona în mod definitiv în faza de examinare preliminară că piața relevantă pentru automobilele electrice se întinde la nivel global sau cel puțin este mai extinsă decât SEE.
- (36) Întrucât Comisia nu a fost în măsură să adopte o poziție finală privind stabilirea pieței relevante a produsului și a pieței geografice, aceasta a efectuat „testul cotei de piață” pe toate piețele posibile. Informațiile privind cota de piață a beneficiarului s-au bazat pe datele colectate și puse la dispoziție de Germania, cu o cotă de 1 % a automobilelor electrice pe segmentele pieței autovehiculelor convenționale (a se vedea considerentul 32 de mai sus) (reprezentând un total de 150 de mii de vehicule pur electrice în SEE în anul 2015), conform estimărilor din studiul Deutsche Bank⁽¹⁷⁾. Conform concluziilor Comisiei, cota de piață a beneficiarului ar depăși 25 % pe „piața automobilelor electrice” din SEE, care a fost calculată prin aplicarea procentului de 1 % estimat de Deutsche Bank pentru proporția vânzărilor de automobile electrice/convenționale pe diferitele segmente ale pieței autovehiculelor convenționale. Conform acestei metode, cota de piață a beneficiarului în SEE ar depăși 25 % pentru segmentele B, C, D și E + F în 2015⁽¹⁸⁾, precum și 25 % din piața mondială pentru segmentele D și E+F⁽¹⁹⁾.
- (37) Prin urmare, Comisia nu a putut să excludă în faza de examinare preliminară faptul că respectivele cote de piață ale beneficiarului nu depășesc, cel puțin pe unele piețe ale produsului avute în vedere în SEE (și pe unele segmente ale pieței relevante la nivel mondial), pragul prevăzut la punctul 68 litera (a) din liniile directoare. În consecință, Comisia a inițiat procedura oficială de investigare în temeiul articolului 108 alineatul (2) din TFUE.
- (38) Astfel cum s-a menționat în decizia de inițiere a procedurii⁽²⁰⁾, în cazul în care observațiile primite în cadrul procedurii oficiale de investigare nu ar permite Comisiei să conchidă fără nicio îndoială că ajutoarele pot fi exceptate de la aplicarea testelor prevăzute la punctul 68 din liniile directoare în temeiul notei de subsol 65 din liniile directoare sau că pragul prevăzut la punctul 68 litera (a) nu este depășit, Comisia va efectua o evaluare aprofundată a proiectului de investiții pe baza Comunicării privind criteriile pentru o evaluare aprofundată a ajutoarelor regionale pentru proiecte mari de investiții (denumită în continuare „Comunicarea privind evaluarea aprofundată”)⁽²¹⁾.

⁽¹⁶⁾ Există o serie de furnizori de servicii care analizează piața autovehiculelor. Printre cei mai cunoscuți se numără ISH Global Insight și POLK. Statele membre și beneficiarii furnizează, de regulă, informații bazate pe segmentare, prin intermediul unuia dintre furnizorii de servicii de consultanță menționați. ISH Global Insight propune o segmentare redusă a autoturismelor (27 de segmente). De la segmentele inferioare la cele superioare, prețul mediu, dimensiunea și performanța motorului autoturismelor cresc treptat.

⁽¹⁷⁾ În decizia de inițiere (considerentul 84), Comisia și-a exprimat opinia potrivit căreia o cotă de piață a automobilelor electrice de 1 % din piața globală ar putea fi prea prudentă, însă a subliniat faptul că Germania nu a fost în măsură să furnizeze nicio altă estimare independentă.

⁽¹⁸⁾ Beneficiarul a indicat că [...] din producția totală de [10 000-50 000] este destinat consumului în SEE, iar restul se preconizează că va fi vândut în afara SEE. Aceasta este valoarea utilizată la calcularea cotei de piață a beneficiarului în SEE, pe baza căreia, pentru segmentul B (automobile electrice), valoarea de piață a fost de [$> 25\%$] ([...] împărțit la [...]), pentru segmentul C [$> 25\%$] ([...] împărțit la [...]), pentru segmentul D [$> 25\%$] ([...] împărțit la [...]) și pentru segmentul E + F [$> 25\%$]; a se vedea considerentele 84-87 din decizia de inițiere a procedurii.

⁽¹⁹⁾ [$> 25\%$] pentru segmentul D și [$> 25\%$] pentru segmentul E + F în 2015.

⁽²⁰⁾ A se vedea considerentul 103 din decizia de inițiere a procedurii.

⁽²¹⁾ Comunicarea Comisiei din 24 iunie 2009 privind criteriile pentru o evaluare aprofundată a ajutoarelor regionale pentru proiecte mari de investiții (JO C 223, 16.9.2009, p. 3).

4. OBSERVAȚIILE TRANSMISE DE PĂRȚILE INTERESATE

- (39) Comisia a primit observații numai din partea Germaniei.

4.1. Observațiile transmise de Germania

- (40) Germania își menține argumentul că automobilele electrice fac parte din piața autoturismelor convenționale. Pe această piață, cota de piață a grupului BMW, indiferent de segmentarea pieței produsului, este sub pragul de 25 %, atât la nivel mondial, cât și pe piața SEE.
- (41) Cu toate acestea, Germania susține, de asemenea, că, în cazul în care Comisia ar trebui să considere că automobilele electrice constituie o piață a produsului separată de piața autoturismelor convenționale, ar trebui să se aplice nota de subsol 65 din liniile directoare.
- (42) Potrivit Germaniei, chiar și în cazul în care Comisia nu ar fi în măsură să își dea acordul pentru aplicarea notei de subsol 65 din liniile directoare și ar considera că piața automobilelor electrice constituie o piață a produsului distinctă, ajutorul ar trebui să fie aprobat fără o evaluare aprofundată, întrucât cota de piață a beneficiarului pe piața respectivă (piața nesegmentată a automobilelor electrice) este sub 25 %, iar în decizia de inițiere a procedurii nu s-au exprimat îndoieli cu privire la criteriile standard de compatibilitate prevăzute în liniile directoare. În mod alternativ, Comisia ar trebui să aplice Comunicarea privind evaluarea aprofundată într-un mod flexibil.

4.1.1. Definierea pieței și cotele de piață

Piața relevantă este piața globală a automobilelor convenționale

- (43) Germania susține că piața relevantă a produsului ar trebui să fie definită ca fiind piața automobilelor convenționale, iar piața geografică relevantă, ca fiind piața mondială. La fel cum se întâmplă în cazul automobilelor hibride în prezent, automobilele electrice vor concura în viitor cu cele convenționale, iar automobilele electrice și cele convenționale vor fi considerate de către consumatori ca fiind produse substituibile.
- (44) În pofida diferențelor admise între modelul i3 și automobilele convenționale comparabile în ceea ce privește autonomia (modelul i3 trebuie să fie reîncărcat cu mult timp înainte ca rezervoarele de combustibil să fie goale), atât modelul i3, cât și autoturismele convenționale comparabile deservesc același scop, întrucât au același spațiu pentru pasageri și ating aceeași viteză. Substituibilitatea din perspectiva cererii este chiar mai puternică pentru modelul i8, care are aceeași autonomie ca automobilele convenționale sau hibride. Diferența de preț dintre automobilele electrice și cele convenționale poate fi redusă prin subvenții pentru cumpărător.
- (45) Potrivit Germaniei, clienții nu fac diferența între automobilele hibride, electrice sau convenționale, întrucât sunt conștienți de consecințele asupra mediului ale producției de energie electrică folosită pentru propulsia automobilelor electrice și pentru că au așteptări uniforme în ceea ce privește standardele de protecție a mediului și alți parametri pentru toate tipurile de automobile.
- (46) Piața geografică relevantă pentru automobilele electrice este piața mondială, întrucât se preconizează că fluxurile comerciale se vor dezvolta în toate direcțiile. China, Japonia și SUA (precum și unele țări din UE), care subvenționează utilizarea automobilelor electrice și aplică parțial cote obligatorii pentru procentul automobilelor alternative în ansamblul pieței autovehiculelor, reprezintă o parte importantă din piața mondială. De asemenea, condițiile-cadru pentru comerțul mondial de automobile electrice sunt identice sau mai favorabile decât cele aplicate automobilelor convenționale.

- (47) Chiar dacă piața geografică ar fi piața SEE (pentru automobilele convenționale), cota de piață a întreprinderii BMW AG nu ar atinge pragul de 25 %, nici înainte, nici după realizarea investiției, astfel cum s-a recunoscut în considerentul 88 ⁽²²⁾ din decizia de inițiere a procedurii.

Aplicabilitatea notei de subsol 65

- (48) Germania consideră că, în cazul în care Comisia ar decide să definească automobilele electrice drept o piață a produsului separată, ar trebui să se aplice nota de subsol 65 din liniile directoare.
- (49) Germania acceptă faptul că, în pofida construcției inovatoare a caroseriei care distinge modelele i3/i8 de produsele concurente, beneficiarul nu este nici primul, nici singurul producător de automobile electrice. De asemenea, Germania este de acord că există deja o serie de producători de automobile electrice și că alții vor intra pe piața automobilelor electrice până în 2013/2014.
- (50) Cu toate acestea, Germania sugerează că, inclusiv în cazul în care, din aceste motive, nota de subsol 65 nu este direct aplicabilă, aceasta poate fi aplicată prin analogie în cazul de față, având în vedere filozofia și raționamentul care stau la baza notei de subsol.
- (51) Potrivit Germaniei, raționamentul care a condus la introducerea în liniile directoare a notei de subsol 65 este că respectivele cote de piață, inițial semnificative, ale inovatorilor și denaturarea concurenței pe termen scurt sunt compensate de avantajele oferite de faptul că o inovație reală conduce la competitivitate și la condiții concurențiale pe piața relevantă. Punerea în aplicare a testelor prevăzute la punctul 68 din liniile directoare presupune existența unei piețe. Piețele noi nu pot îndeplini această condiție; o evaluare aprofundată în aplicarea punctului 68 ar penaliza primul venit și ar împiedica crearea unei piețe funcționale.
- (52) Potrivit Germaniei, cota de piață inițială ridicată din punct de vedere statistic și capacitatea creată de primul venit pe o piață în care sunt oferite puține modele și în care producția de serie a început abia recent nu permit aplicarea testului prevăzut la punctul 68 într-un mod semnificativ. În opinia Germaniei, investiția în cauză nu conduce la crearea unei poziții dominante pe piață și nici la crearea de capacități excedentare pe o piață aflată în declin.
- (53) În concluzie, cazul de față reprezintă situația exactă pe care aplicarea directă a notei de subsol 65 intenționează să o abordeze. Prin urmare, Germania concluzionează că testele prevăzute la punctul 68 nu trebuie să fie efectuate și că ajutoarele ar trebui să fie aprobate în lipsa unei evaluări aprofundate.

Cota de piață se situează sub 25 %, chiar și pe piața automobilelor electrice (atât la nivel mondial, cât și în SEE)

- (54) Germania susține că, inclusiv în cazul în care Comisia ar considera că (1) automobilele electrice nu fac parte din piața automobilelor convenționale și (2) nota de subsol 65 din liniile directoare nu este aplicabilă, cota de piață a beneficiarului pe piața automobilelor electrice (indiferent dacă face sau nu obiectul unei segmentări ulterioare) este mai mică de 25 %.
- (55) Germania susține că, deși este dificil să se aplice segmentarea tradițională a pieței automobilelor convenționale la piața automobilelor electrice, având în vedere diferențele de prețuri și lungimile vehiculelor, acesta este modul în care sunt stabilite previziunile privind cotele pe piața automobilelor electrice. Din acest motiv, Germania a încercat să încadreze modelul i3 într-un segment combinat C și D, întrucât prețul autoturismului îl încadrează în segmentul D, iar lungimea sa, în segmentul C. De asemenea, trebuie să se aibă în vedere faptul că, pentru automobilele electrice, clienții provin din toate segmentele pieței automobilelor convenționale, prin urmare, segmentarea strictă a pieței automobilelor electrice nu are sens.
- (56) Germania consideră că este foarte probabil ca piața automobilelor electrice să se dezvolte în mod dinamic, atât la nivelul SEE, cât și la nivel mondial: proporția automobilelor electrice în ansamblul pieței autovehiculelor, precum și numărul de producători vor crește puternic în următorii câțiva ani. Chiar dacă beneficiarul ar atinge o cotă de piață de peste 25 % în unele segmente ale autovehiculelor electrice, acesta ar fi un scenariu nerealist sau nu ar fi decât o „anticipare”.

⁽²²⁾ Considerentul 88 din decizia de inițiere a procedurii prevede că este vorba doar despre piața automobilelor convenționale, în care cota de piață a beneficiarului se situează sub 25 %, atât la nivelul SEE, cât și la nivel mondial.

- (57) Germania propune ca raționamentul care stă la baza notei de subsol 65 să se aplice, de asemenea, în ceea ce privește acest aspect și susține că testele prevăzute la punctul 68 din liniile directoare nu ar trebui să se aplice: cota de piață ridicată, pentru o perioadă tranzitorie, a inovatorului ar trebui să fie evaluată având în vedere dezvoltarea dinamică a pieței, inclusiv probabilitatea unor noi intrări pe piață. Un punct de vedere diferit ar împiedica inovarea și ar submina concurența și competitivitatea. Prin urmare, Germania susține că o situație în care pragul de 25 % al cotei de piață este depășit pe piața automobilelor electrice pentru o perioadă tranzitorie și care, ca atare, este deja nerealistă nu ar trebui să fie considerată drept un factor care indică depășirea pragului de 25 % al cotei de piață prevăzut la punctul 68 litera (a) din liniile directoare.
- (58) În ceea ce privește fiabilitatea datelor privind cotele de piață, Germania subliniază că nu a fost stabilită nicio segmentare separată a pieței automobilelor electrice și că singura estimare a cifrelor referitoare la piață care există pentru anul 2015 este studiul Deutsche Bank care datează din 2008. Studiul estimează că partea ocupată de automobilele electrice din totalul pieței autovehiculelor va fi de 1 % în 2015; Germania a utilizat această cifră în estimarea sa privind cota de piață a beneficiarului pe segmentul combinat C-D al automobilelor electrice. De asemenea, Germania pleacă de la premisa că majoritatea automobilelor electrice ar putea fi încadrate în segmentele A-C și că, prin urmare, proporția automobilelor electrice în segmentul global A-C al autovehiculelor va fi mai mare (și anume, aproximativ 2,5 % – deși acest lucru nu a putut fi susținut de studii independente). Numai acest fapt ar demonstra că estimarea cotei de piață a grupului BMW propusă de Comisie este prea ridicată și nu este plauzibilă. De asemenea, Comisia ia act de faptul că societăți de consultanță precum Deutsche Bank și Boston Consulting Group preconizează că, până în 2020, proporția automobilelor electrice în ansamblul pieței autovehiculelor va atinge 3 %, ceea ce va conduce, de asemenea, la o reducere a cotei de piață a grupului BMW. În sfârșit, Germania susține că, în cazul în care este instituit un sistem de segmentare a pieței automobilelor electrice, prin care modelele se repartizează în mod clar unui segment de piață, se preconizează că respectiva cotă de piață a grupului BMW în contextul unei piețe saturate va deveni comparabilă cu cota de piață existentă în cadrul pieței autoturismelor convenționale, și anume între [0-8 %] și [1-9 %].
- (59) De asemenea, autoritățile germane fac trimitere la două studii mai recente, susținând că acestea demonstrează că respectiva cotă de piață a beneficiarului nu va depăși plafonul de 25 %, întrucât acestea preconizează un număr mult mai mare de autoturisme introduse pe piață decât studiile anterioare. Primul dintre studiile respective, intitulat „Foaia de parcurs europeană – electrificarea transportului rutier” (denumit în continuare „studiul privind foaia de parcurs”) ⁽²³⁾, indică faptul că ar putea exista 5 milioane de automobile electrice (inclusiv vehicule hibride reîncărcabile) în UE până în 2020 și include un grafic care pare să anticipeze, presupunând că se realizează progrese tehnologice majore, aproximativ 1 milion de astfel de vehicule în 2016. Celălalt studiu, intitulat „Impactul automobilelor electrice. Obiectivul 1 – O privire de ansamblu asupra automobilelor electrice de pe piață și în curs de dezvoltare” (denumit în continuare „raportul Delft”), din aprilie 2011, a fost elaborat pentru Comisie cu privire la impactul automobilelor electrice asupra pieței ⁽²⁴⁾.

4.1.2. Aplicarea Comunicării privind evaluarea aprofundată

- (60) În ceea ce privește aplicarea Comunicării privind evaluarea aprofundată, Germania invocă următoarele argumente:
- (a) Având în vedere că pragurile cotei de piață nu sunt depășite, nu există niciun motiv pentru a efectua evaluarea aprofundată a măsurii.
- (b) În cadrul unei proceduri oficiale de investigare, accentul este plasat în exclusivitate pe eliminarea îndoielilor serioase în ceea ce privește compatibilitatea măsurii care au apărut în cursul etapei preliminare și nu pe evaluarea criteriilor de compatibilitate care au fost deja examinate în cursul etapei preliminare și nu au ridicat niciun dubiu în etapa respectivă. Comisia nu și-a exprimat îndoielile în decizia de inițiere a procedurii oficiale de investigare cu privire la conformitatea măsurii cu criteriile standard de compatibilitate prevăzute în liniile directoare, inclusiv efectul de stimulare și proporționalitatea; procedura oficială de investigare a fost inițiată deoarece Comisia nu a putut exclude cu certitudine faptul că pragul cotei de piață de la punctul 68 litera (a) din liniile directoare nu a fost depășit.

⁽²³⁾ „Foaia de parcurs europeană – electrificarea transportului rutier”, ediția a 2-a din iunie 2012, elaborată de Emma Bricc din cadrul Renault, Carolien Mazal din cadrul Bosch, Gereon Meyer și Beate Müller din cadrul VDI/VDE Innovation + Technik GmbH, de platformele tehnologice europene ERTRAC, EPOSS și SmartGrids și sprijinită, de asemenea, de Comisia Europeană prin acțiunile de coordonare Capire și ICT4FEV.

⁽²⁴⁾ Impactul automobilelor electrice. Obiectivul 1 – O privire de ansamblu asupra automobilelor electrice introduse pe piață și în curs de dezvoltare, raport elaborat de Delft în aprilie 2011, p. 13-16, http://www.cedelft.eu/publicatie/impact_of_electric_vehicles/1153.

- (c) Comisia ar trebui să adopte o decizie „condiționată”⁽²⁵⁾ de autorizare a ajutorului – fără a se efectua o evaluare aprofundată – în conformitate cu nota de subsol de la punctul 56 din Comunicarea privind evaluarea aprofundată, sub rezerva prezentării de către beneficiar a unor date anuale privind evoluția cotei sale pe o piață segmentată în mod tradițional.
- (d) Având în vedere importanța efectelor pozitive ale ajutorului (tehnologii noi nepoluante și inovare, crearea unui volum semnificativ de ocupare a forței de muncă), Comisia ar trebui fie să nu aplice Comunicarea privind evaluarea aprofundată, fie, cel puțin, să țină seama de „principiul proporționalității”: punctul 9 din Comunicarea privind evaluarea aprofundată prevede că o evaluare detaliată a măsurii ar trebui să fie proporțională cu eventualele denaturări care pot fi cauzate de ajutor. Germania susține că nu poate fi preconizată o denaturare semnificativă a concurenței. Beneficiarul devansează concurența asumându-și un rol de pionierat prin intermediul unor investiții inovatoare cu risc ridicat.
- (e) De asemenea, Germania susține că hotărârea Tribunalului din 10 iulie 2012 în cauza T-304/08⁽²⁶⁾ impune obligația Comisiei de a-și exercita puterea de apreciere amplă în temeiul Tratatului CE pentru a stabili dacă beneficiile preconizate ale ajutorului în ceea ce privește dezvoltarea regională compensează denaturările concurenței și impactul proiectului subvenționat asupra schimburilor comerciale dintre statele membre.
- (f) Germania face referire la nota de subsol de la punctul 56 din Comunicarea privind evaluarea aprofundată⁽²⁷⁾ și consideră că autoritatea Comisiei de a nu aproba ajutorul în temeiul Comunicării privind evaluarea aprofundată se limitează la partea din valoarea notificată a ajutorului care depășește pragul de notificare.

4.1.3. Evaluarea aprofundată a măsurii

4.1.3.1. Efectele pozitive ale ajutorului

- (61) Germania subliniază că strategia pentru vehicule mai curate și mai eficiente din punct de vedere energetic este parte integrantă a Strategiei Europa 2020. Cartea albă a Comisiei intitulată „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor”⁽²⁸⁾ stabilește obiectivul de a reduce cu 50 % ponderea autoturismelor convenționale în ansamblul pieței autovehiculelor până în 2030 și de a le elimina complet în centrele orașelor până în 2050.
- (62) Germania contribuie la obiectivele respective: aceasta urmărește să pună în circulație un milion de automobile electrice până în 2020 și deja 100 000 de astfel de automobile până în 2014. Germania dorește să devină lider de piață în domeniul mobilității electrice. Întrucât obiectivele nu au fost îndeplinite până în prezent, sunt necesare eforturi suplimentare. Investiția în cauză contribuie la realizarea obiectivelor europene și germane.
- (63) Proiectul de investiții promovează, de asemenea, obiectivele recomandărilor propuse într-un raport al grupului de experți la nivel înalt privind tehnologiile generice esențiale (denumit în continuare „grupul la nivel înalt privind TGE”), care evidențiază riscul că Europa ar putea să rămână în urmă în ceea ce privește concurența internațională, în special având în vedere capacitatea sa insuficientă de a „transforma” cunoștințele tehnologice în produse comercializabile.

⁽²⁵⁾ „Comisia poate decide să aprobe, să condiționeze sau să interzică ajutorul. În cazul în care adoptă o decizie condiționată în temeiul articolului 7 alineatul (4) din Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului din 22 martie 1999 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (JO L 83, 27.3.1999, p. 1), Comisia poate impune condiții pentru a limita eventuala denaturare a concurenței și pentru a asigura proporționalitatea. În special, poate reduce suma notificată a ajutorului sau intensitatea acestuia la un nivel considerat a fi proporțional și, prin urmare, compatibil cu piața comună.”

⁽²⁶⁾ Hotărârea din 10 iulie 2012, cauza T-304/2008 *Smurfit Kappa/Comisia*, punctul 91.

⁽²⁷⁾ Nota de subsol prevede următoarele: „Atunci când ajutorul se acordă pe baza unei scheme existente de ajutoare regionale, trebuie remarcat totuși faptul că statul membru are în continuare posibilitatea de a acorda acest ajutor până la valoarea corespunzătoare sumei maxime permise pe care o investiție cu cheltuieli eligibile de 100 de milioane EUR o poate primi conform normelor în vigoare”.

⁽²⁸⁾ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/ALL/?uri=CELEX:52011DC0144>.

- (64) Lotul mare de fabricație a unui automobil electric, în combinație cu o caroserie din fibră de carbon, neutilizată de niciun alt constructor de autoturisme până în prezent, pot să accelereze schimbările tehnologice și să promoveze concurența pe piața relevantă.
- (65) Germania consideră că proiectul de investiții contribuie la asigurarea poziției de lider a Europei pe termen lung în industria automobilelor.
- (66) Germania afirmă, de asemenea, că proiectul contribuie la realizarea obiectivelor programului operațional al Fondului european de dezvoltare regională pentru Saxonia⁽²⁹⁾.
- (67) Landurile noi din Germania continuă să aibă mai puține fabrici producătoare de automobile decât cele vechi. Sprijinul pentru astfel de investiții ar reduce diferențele dintre landurile vechi și cele noi.
- (68) PIB-ul pe cap de locuitor în Saxonia se află încă sub mediile din Germania și UE: rata șomajului este mai ridicată decât media Germaniei. Investițiile în cauză creează 800 de noi locuri de muncă directe.
- (69) Investițiile cresc, de asemenea, numărul locurilor de muncă indirecte în regiune. Beneficiarul intenționează să încheie contracte suplimentare cu furnizorii din regiune. Acest lucru va conduce la crearea de locuri de muncă, în special pentru lucrători cu înaltă calificare, care au șanse de angajare în noi poziții tehnice din cadrul unui lanț de aprovizionare nou și modificat. Se preconizează că finalizarea cu succes a investiției va fi urmată de alte investiții ale beneficiarului la fabrica din Leipzig.
- (70) Noua producție va conduce la formarea lucrătorilor în noi domenii, cum ar fi tehnicieni specializați în tehnologia ranforsării cu fibre a plasticului și cauciucului. Întrucât cererea de specialiști care pot să lucreze în industria automobilelor electrice va crește, Saxonia ar putea deveni o destinație atractivă pentru o astfel de forță de muncă specializate.
- (71) De asemenea, investiția va avea efecte de grupare pozitive (și anume, atragerea de noi investiții în regiune în industria automobilelor). Beneficiarul este deja activ în cadrul ACOD⁽³⁰⁾, alianța grupurilor din industria autovehiculelor din Germania de Est, care a selectat regiunea Leipzig ca regiunea în care ar trebui să fie promovată mobilitatea electrică. În ceea ce privește investițiile specifice realizate de alte întreprinderi care nu au legătură cu grupul BMW, Germania a făcut referire la SB-Li-Motive, un producător de baterii cu litiu-ion care a planificat să investească în regiune.
- (72) În plus, întreprinderile care nu au legătură cu grupul BMW pot beneficia de diseminarea cunoștințelor; de asemenea, beneficiarul are în vedere o cooperare mai strânsă cu Universitatea din Dresda, unde pot fi urmate studii legate de industria autovehiculelor.

4.1.3.2. Caracterul adecvat al ajutorului

- (73) Germania se referă la faptul că ajutoarele acordate în conformitate cu „Investitionszulagegesetz” sunt exceptate de la obligația de notificare în temeiul Regulamentului general de exceptare pe categorii de ajutoare⁽³¹⁾ (denumit în continuare „GBER”), ceea ce ar indica deja, în sine, caracterul adecvat.
- (74) Germania consideră că ajutoarele regionale sunt instrumente adecvate pentru a reduce dezavantajele economice din regiune. Măsurile alternative, cum ar fi proiectele de infrastructură, nu ar putea să obțină rezultate comparabile, întrucât regiunea are deja o infrastructură dezvoltată, inclusiv un aeroport internațional.

⁽²⁹⁾ A se vedea 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⁾ Regulamentul (CE) nr. 800/2008 al Comisiei din 6 august 2008 de declarare a anumitor categorii de ajutoare compatibile cu piața comună în aplicarea articolelor 87 și 88 din tratat (Regulament general de exceptare pe categorii de ajutoare) (JO L 214, 9.8.2008, p. 3).

- (75) Un pachet de măsuri cu caracter general nu este încă suficient pentru a atinge obiectivele fixate în materie de mobilitate electrică (100 000 de automobile electrice în uz până în 2014 și un milion de automobile electrice în uz până în 2020), stabilite prin inițiative atât la nivelul Germaniei ⁽³²⁾, cât și la nivelul UE.

4.1.3.3. Efectul de stimulare/Scenariul contrafactual

- (76) Germania consideră că efectul de stimulare al ajutorului nu poate fi evaluat exclusiv pe baza unei analize în cadrul scenariului 1 sau al scenariului 2 ⁽³³⁾, întrucât investiția este un proiect special cu un caracter deosebit de inovator, pentru care au fost analizate atât rata internă de rentabilitate a proiectului, cât și avantajele/dezavantajele comparative ale posibilelor locații (inclusiv examinarea unor posibile măsuri de ajutor de stat). Prin urmare, Germania a transmis informații pentru ambele scenarii.

Scenariul 1:

- (77) În cadrul scenariului 1, statul membru trebuie să demonstreze că ajutorul oferă beneficiarului un stimulente pentru a adopta o decizie de investiție în favoarea unui proiect care, în absența ajutorului, nu ar fi profitabil pentru întreprindere indiferent de locație.
- (78) Germania a prezentat informații conform cărora rata internă de rentabilitate (RIR) a proiectului este de [0-8 %] în absența ajutorului și de [1-9 %] în prezența ajutorului. Calculele subiacente au presupus un ciclu de viață de șapte ani, nu au luat în considerare cheltuielile de construire, costurile de planificare și costurile de elaborare a proiectului și s-au bazat pe o producție anuală de [40 000-120 000] de autovehicule (volumul minim de producție normal aplicat de beneficiar pentru autovehiculele mici și mijlocii), în loc de [10 000-50 000] de automobile planificate pentru proiectul în cauză. Valoarea RIR este semnificativ mai scăzută decât ROCE ⁽³⁴⁾ obișnuită estimată de 26 %, solicitată de beneficiar pentru proiectele privind automobilele convenționale și costul mediu ponderat al capitalului (WACC) de 12 %.
- (79) Cu toate acestea, beneficiarul a decis să efectueze investiția. În pofida rentabilității scăzute, beneficiarul a considerat că proiectul îi permite să își mențină poziția puternică, de lungă durată în contextul concurenței internaționale pe termen lung. Germania subliniază caracterul de proiect-pilot al investiției și se referă la riscurile ridicate pe care le implică aceasta, rezultate din utilizarea de fibre de carbon ca materii prime pentru caroserii, tehnologia de producție netestată, dimensiunea redusă a producției, precum și incertitudinile legate de cerere.

Scenariul 2:

- (80) Germania a prezentat informații care să demonstreze că ajutorul are un efect de stimulare pentru a atrage proiectul de investiții în regiunea asistată vizată. În absența ajutorului, investiția ar fi fost realizată într-o zonă neasistată.

Diferențe de cost/Conșiderații strategice

- (81) Pe baza unor documente ale întreprinderii care datează din decembrie 2009, cum ar fi cel discutat în cursul unei conversații [...] informale a administratorilor, un rezumat al analizei prezentate pentru o reuniune a consiliului de administrație și un document care conține o hotărâre a consiliului de administrație referitoare la decizia privind amplasarea proiectului, Germania a arătat că au fost luate în considerare mai multe locații pentru investiție. Printre locațiile respective se numără München ⁽³⁵⁾, [...], SUA/Canada, Mexic și China.

⁽³²⁾ A se vedea „Deutsche Bank Research: Elektromobilität”, 12 septembrie 2011. Germania face referire la un studiu al Deutsche Bank, care preconizează că nivelurile ridicate ale sprijinului acordat de stat și progresul tehnologic rapid vor conduce la un procent al automobilelor electrice de 7 % din totalul autovehiculelor nou înmatriculate în Germania în 2020, în timp ce un nivel scăzut al sprijinului acordat de stat și al progreselor tehnologice va reduce procentul la numai 2 %.

⁽³³⁾ În conformitate cu punctul 22 din Comunicarea privind evaluarea aprofundată.

⁽³⁴⁾ Rentabilitatea capitalului angajat: rentabilitatea capitalului angajat este un raport contabil utilizat în finanțe, în evaluare și în contabilitate. Aceasta este utilizată pentru a dovedi valoarea obținută de o întreprindere din activele și pierderile sale prin intermediul pasivelor.

⁽³⁵⁾ Orașul „München” înseamnă, de fapt, „München în combinație cu Wackersdorf”, conform descrierii Germaniei.

- (82) Documentele respective se referă numai la investițiile pentru producerea modelului i3. Decizia de a produce, de asemenea, modelul i8 pe aceeași linie de producție ca modelul i3 a fost adoptată abia în anul 2011. Germania nu a notificat nicio cheltuială eligibilă suplimentară sau un ajutor pentru producția modelului i8 și nici nu a prezentat documente referitoare la procesul de luare a deciziilor privind amplasarea investițiilor în modelul i8.
- (83) În conformitate cu documentele prezentate, a fost efectuată o comparație între diferitele locații pe baza unei serii de factori cantitativi și calitativi, cum ar fi costurile de investiții⁽³⁶⁾, proximitatea față de unitățile de producție a materialelor plastice și a materialelor plastice ranforsate cu fibre de carbon, posibilitatea de a evita investițiile de tip „greenfield”, dificultățile lingvistice, lipsa de protecție a cunoștințelor, distanța față de centrul de dezvoltare și logistică. În etapa de preselecție, [...] (37), SUA/Canada, Mexic și China au fost eliminate pe baza unei combinații a acestor factori și opțiunile au fost restrânse la Leipzig și München.
- (84) Nici în München, nici în Leipzig nu ar fi necesare investiții de tip „greenfield”; investițiile în aceste locații nu sunt afectate de dificultățile lingvistice, de lipsa de protecție a cunoștințelor, de dificultățile de ordin logistic sau de distanța mare față de centrul de dezvoltare al grupului BMW din München. Într-adevăr, cele mai scăzute costuri de investiție ar fi fost suportate în München, care ar fi, de asemenea, cel mai aproape de centrul de dezvoltare al grupului BMW. În același timp, Leipzig are avantajul de a beneficia de posibilități de extindere a capacității care ar permite beneficiarului să mărească rapid producția la [50 000-90 000] de mii de automobile electrice pe an fără costuri suplimentare substanțiale.
- (85) Germania explică faptul că, pentru alegerea locației, calculele s-au bazat pe un volum de producție anual de [10 000-50 000] autovehicule și pe utilizarea costului mediu ponderat al capitalului de 12 % ca factor de actualizare și au inclus costurile de investiție în produs, costurile de investiții structurale, costurile de planificare și de construire, costurile de producție, costurile de livrare, costurile fixe, așa-numitele costuri „de intrare/de ieșire” (costuri de logistică și tarife internaționale pentru expedieri). Calculele datează din decembrie 2009 și demonstrează că, în absența ajutorului, amplasarea proiectului de investiții în München ar fi costat cu 17 milioane EUR mai puțin decât amplasarea acestuia în Leipzig.
- (86) În ceea ce privește considerațiile strategice, Germania a menționat avantaje legate de strategia de aprovizionare a beneficiarului, fără a oferi alte detalii. Niciunul dintre avantajele identificate pentru locațiile din Leipzig și/sau München nu a fost exprimat în termeni monetari.

Rolul ajutorului de stat

- (87) Germania susține că ajutorul a fost de o importanță esențială pentru decizia privind amplasarea investiției. Având în vedere diferența de cost între cele două locații, în absența ajutorului, investiția nu ar fi fost efectuată în Leipzig. În opinia Germaniei, se dovedește astfel că ajutorul a oferit un stimul pentru amplasarea investiției în Leipzig.
- (88) Calculul costurilor de investiții în sine nu include măsurile de ajutor stat. Cu toate acestea, Germania subliniază că luarea în considerare a unor eventuale subvenții a jucat un rol central în procesul decizional⁽³⁸⁾ și insistă asupra faptului că consiliul de administrație (Vorstand) al BMW AG a decis să amplaseze investiția în Leipzig având în vedere ajutorul de stat în valoare de 50 de milioane EUR preconizat. Într-adevăr, două tabele anexate sintezei prezentate consiliului de administrație al întreprinderii BMW AG în vederea deciziei privind locația enumeră diferitele valori și intensități ale ajutoarelor care ar putea fi disponibile, în principiu, pentru diferitele amplasamente, inclusiv [...]. În cele din urmă, documentul consiliului de administrație afirmă în mod clar că măsurile constând în ajutoare de stat/subvenții care ar fi disponibile în [...], Mexic, SUA și China nu ar avea o valoare suficientă să compenseze beneficiarul pentru dezavantajul amplasării investiției în locațiile respective.

⁽³⁶⁾ Conform unui grafic dezbătut în cursul discuției [...] informale, costurile de investiții suplimentare prevăzute pentru diferitele locații în comparație cu Leipzig au fost după cum urmează: În Canada: + [20-120] milioane EUR, în [...] + [40-150] milioane EUR, în SUA: + [40-150] milioane EUR

⁽³⁷⁾ Locația din [...], singurul loc situat într-o zonă asistată alta decât Leipzig a fost eliminată din cauza necesității de a face investiții de tip „greenfield”, a dificultăților preconizate de natură lingvistică și de traducere, a distanței față de centrul de dezvoltare al întreprinderii și a dezavantajelor legate de logistică.

⁽³⁸⁾ A se vedea punctul 81 din documentul transmis la 5 aprilie 2012.

4.1.3.4. Proportionalitate

- (89) În conformitate cu punctul 32 din Comunicarea privind evaluarea aprofundată, în cadrul scenariului 1, ajutorul va fi considerat, în general, ca fiind proporțional în cazul în care, datorită acestuia, randamentul investițiilor este conform cu rata normală de rentabilitate aplicată de întreprindere în alte proiecte de investiții, cu costul de capital al întreprinderii în ansamblu sau cu randamentele observate în mod normal în sectorul respectiv.
- (90) Germania recunoaște că valoarea ajutorului este departe de a fi suficientă pentru a ajunge la nivelul de rentabilitate atins de regulă în alte proiecte de investiții ale beneficiarului, dar afirmă din nou că, prin decizia sa, au fost urmărite alte considerații de natură strategică (a se vedea considerentele 79 și 84 de mai sus).
- (91) În pofida formulării punctului 33 din Comunicarea privind evaluarea aprofundată, care consideră o măsură de ajutor ca fiind proporțională în cadrul scenariului 2 „în cazul în care este egală cu diferența dintre costurile nete pentru ca întreprinderea beneficiară să investească în regiunea asistată și costurile nete pentru investiții în altă (alte) regiune (regiuni)”, Germania susține că întregul quantum al ajutorului de aproximativ 50 de milioane EUR notificat în 2009 este compatibil cu principiul proporționalității. Într-adevăr, Germania consideră că, în cadrul aprecierii sale cu privire la măsura în care diferență dintre costul net al investiției în cele două locații din Leipzig și München îndeplinește cerința de proporționalitate prevăzută în Comunicarea privind evaluarea aprofundată, Comisia nu ar trebui să ia în considerare dezavantajul estimat al costului, în valoare de 17 milioane EUR, pentru locația din Leipzig, comparativ cu locația din München, astfel cum a fost identificat de consiliul de administrație al BMW AG în decembrie 2009, ci să ia o decizie pe baza costurilor de investiții concrete suportate de beneficiar în punerea în aplicare a proiectului de investiții, și anume după finalizarea investiției inițiale⁽³⁹⁾.
- (92) Potrivit Germaniei, proporționalitatea nu trebuie să fie dovedită pe baza aceluiași documente pe baza cărora s-a demonstrat efectul de stimulare. Germania citează punctul 35 din Comunicarea privind evaluarea aprofundată, care prevede că statul membru trebuie „să demonstreze proporționalitatea [măsurii de ajutor] pe baza unei documentații corespunzătoare, *cum ar fi* (subliniere adăugată) cea menționată la punctul 26”.
- (93) Germania face trimitere, de asemenea, la un document de consultare intitulat „Principii comune economice ale compatibilității ajutorului de stat în temeiul articolului 87 alineatul (3)”, care a fost publicat de DG Concurență în urmă cu câțiva ani. Germania face trimitere la acest document în susținerea tezei sale potrivit căreia, în timp ce, în cazul efectului de stimulare, verificarea se concentrează asupra problemei dacă a existat o schimbare în comportamentul beneficiarului ca urmare a ajutorului, proporționalitatea măsurii de ajutor trebuie să se bazeze pe o evaluare mai detaliată a efectului măsurii asupra concurenței, care trebuie să se concentreze asupra aspectului dacă valoarea ajutorului depășește minimumul necesar⁽⁴⁰⁾.
- (94) În susținerea tezei sale, Germania face referire la punctul 107 din hotărârea Tribunalului în cauza T-396/08, *Freistaat Sachsen/Comisia*. Potrivit Germaniei, acest punct prevede că „în cadrul verificării proporționalității [unei măsuri de ajutor], toate elementele care trebuie furnizate sunt utile pentru evaluarea măsurii⁽⁴¹⁾”. Germania se referă în continuare la cauza menționată în susținerea argumentului său potrivit căruia, pentru a aprecia compatibilitatea măsurii de ajutor vizate, Comisia este autorizată să ia în considerare toate circumstanțele reale specifice și relevante pentru beneficiar⁽⁴²⁾. Germania consideră că, pentru a evalua proporționalitatea ajutorului, Comisia ar putea utiliza o versiune actualizată a documentelor pe baza cărora a fost stabilit efectul de stimulare.

⁽³⁹⁾ Detaliile relevante sunt descrise la considerentul 102 de mai jos.

⁽⁴⁰⁾ Niciun punct specific din documentul de consultare nu a fost menționat de Germania. Documentul este disponibil la următoarea adresă: http://ec.europa.eu/competition/state_aid/reform/economic_assessment_ro.pdf.

⁽⁴¹⁾ T-396/08, hotărârea din 8 iulie 2010, punctul 107. Punctul 107 nu face decât să amintească jurisprudența care precizează că «atunci când examinează compatibilitatea unei măsuri de ajutor cu piața comună, Comisia trebuie să examineze toți factorii relevanți».

⁽⁴²⁾ Punctul 108 din hotărârea pronunțată în cauza T-396/08, *Freistaat Sachsen/Comisia* (numai versiunile în limbile germană și franceză sunt disponibile) este formulat după cum urmează: „die Kommission für die Zwecke der Prüfung der Vereinbarkeit der fraglichen Beihilfe die den Beihilfeempfänger betrefenden konkreten tatsächlichen Umstände (...) berücksichtigen durfte.” Nu este clar pentru Comisie dacă, în opinia Germaniei, Comisia trebuie sau Comisia poate să examineze toate elementele pe care le consideră a fi relevante într-un anumit caz. De asemenea, hotărârea a fost pronunțată într-o cauză în care, potrivit afirmațiilor statului membru, Comisia nu ar fi trebuit să examineze o serie de elemente pentru evaluarea compatibilității ajutorului vizat în cauza respectivă.

- (95) În plus, Germania sugerează că în Comunicarea privind evaluarea aprofundată nu există nicio dispoziție care definește momentul pentru care trebuie să fie stabilită proporționalitatea și consideră că evaluarea proporționalității nu este legată de schimbarea de comportament a beneficiarului atunci când acesta ia decizia privind amplasarea investiției.
- (96) De asemenea, în ceea ce privește alte aspecte diferite de efectul stimulare, elementul decisiv nu este dacă documentul exista deja la momentul adoptării deciziei privind amplasarea investiției, ci – în conformitate cu punctul 35 din Comunicarea privind evaluarea aprofundată – că documentul este „corespunzător” pentru evaluarea proporționalității.
- (97) Germania consideră că ar fi inadecvat să se utilizeze documentul deja utilizat pentru a demonstra efectul de stimulare al ajutorului, ca bază pentru evaluarea proporționalității ajutorului. Eventualele modificări ale circumstanțelor economice ar trebui să fie luate în considerare, în special faptul că, de la adoptarea deciziei inițiale privind amplasarea investiției, au fost adoptate alte decizii de investiții (producerea modelului i8).
- (98) Prin urmare, Germania susține că, în conformitate cu jurisprudența și pentru a se asigura că proporționalitatea ajutorului este evaluată în mod semnificativ din punct de vedere economic, ar trebui utilizate cele mai recente documente. De asemenea, o astfel de abordare ar fi în conformitate cu practica din alte domenii, de exemplu, în cazuri legate de monitorizarea *ex post* a ajutoarelor.
- (99) Date mai recente referitoare la întreprindere și la piață ar oferi o imagine mai precisă despre dezavantajele costului net real aferente amplasării investiției în Leipzig.
- (100) Germania consideră că documentul consiliului de administrație, care identifică o diferență de cost de 17 milioane EUR între cele două locații, nu conține informații suficiente pentru evaluarea proporționalității, de exemplu, acesta nu conține o analiză cost-beneficiu precum cea descrisă în cadrul comunitar privind ajutorul de stat pentru industria autovehiculelor din 1997⁽⁴³⁾. Documentul consiliului de administrație reflectă numai informații selective, bazate pe o serie de ipoteze și cifre privind costurile și beneficiile. Pentru a evalua proporționalitatea pe baza diferenței reale de cost între cele două locații, ar trebui să fie luate în considerare alte ipoteze și alte cifre privind costurile/beneficiile.
- (101) Prin urmare, în opinia Germaniei, costurile suplimentare în valoare de 29 de milioane EUR, calculate până în septembrie 2012, ar trebui să fie adăugate la costurile în valoare de 17 milioane EUR care au fost estimate în decembrie 2009 drept costuri suplimentare generate de amplasarea proiectului de investiții în Leipzig.
- (102) Germania a prezentat un document întocmit în septembrie 2012 în care sunt enumerate alte dezavantaje legate de costuri⁽⁴⁴⁾ (costurile suplimentare care ar apărea în ambele locații nu sunt luate în considerare):
- (a) extinderea clădirii pentru asamblarea modelului i3, pentru a putea include, de asemenea, asamblarea modelului i8: [...] milioane EUR;
 - (b) extinderea unei clădiri pentru realizarea caroseriei modelelor i3 și i8 (de exemplu, pentru fabricarea componentelor mai complexe ale caroseriei): [...] milioane EUR;
 - (c) într-un stadiu mai avansat al dezvoltării produsului a devenit necesară o realocare a creării de valoare între cele două locații, care implică extinderea clădirii destinate liniei de asamblare: [...] milioane EUR;
 - (d) elemente precum [...] trebuiau să fie furnizate inițial de către un furnizor, dar sunt produse în prezent de BMW AG într-o clădire nouă din Leipzig care nu a făcut parte din planul inițial. Locația din München ar fi putut fi deservită de fabrica beneficiarului, situată în apropiere, la Landshut. Costurile noii clădiri: [...] milioane EUR;

⁽⁴³⁾ JO C 279, 15.9.1997, p. 1.

⁽⁴⁴⁾ Germania susține, în special, că instalațiile existente în München au suprafața utilă necesară și nu ar necesita o extindere a clădirilor sau, dacă ar fi cazul, numai la o scară mai mică.

- (e) datorită producției suplimentare, au devenit necesare investiții suplimentare în instalații de logistică care nu au legătură cu producția ⁽⁴⁵⁾ (instalație de stingere a incendiilor și camioane de pompieri, instalație de eliminare a deșeurilor etc.). Investițiile ar fi fost mai puțin semnificative în locația din München, care dispune deja de capacități extinse: [...] milioane EUR;
- (f) produsele dezvoltate ulterior necesită un proces de control al calității mai complicat decât cel prevăzut, care implică investiții suplimentare în echipamente de control al calității, care ar fi disponibile deja în München: [...] milioane EUR;
- (g) în sfârșit, introducerea unei noi strategii logistice în toate fabricile beneficiarului generează costuri mai mari la Leipzig decât la München: [...] milioane EUR.

4.1.3.5. Efecte negative

- (103) În ceea ce privește potențialele efecte negative ale ajutorului pe piața relevantă a produsului, Germania își limitează argumentația la efectele care sunt relevante în cadrul scenariului 2. Germania atrage atenția asupra faptului că, în conformitate cu punctul 40 din Comunicarea privind evaluarea aprofundată, în cazul în care investiția ar fi fost demarată chiar și în absența ajutorului și în cazul în care ajutorul este proporțional, acesta nu are niciun efect asupra concurenței; în special, orice creștere a puterii de piață a beneficiarului ar avea loc, de asemenea, în absența ajutorului. De asemenea, având în vedere politicile care promovează electromobilitatea, piața nu se află în declin, iar ajutorul nu va contribui la menținerea unor structuri de piață ineficiente. Germania consideră că absența observațiilor din partea concurenților susține această evaluare.
- (104) Germania subliniază, de asemenea, că cererea beneficiarului pentru fibre de carbon nu este de natură să împiedice accesul concurenților la oferta de fibre de carbon, întrucât există numeroși furnizori de fibre de carbon pe piață și, potrivit analiștilor independenți, se preconizează că atât cererea, cât și oferta de fibre de carbon va crește în viitor, oferta viitoare fiind cel puțin egală cu cererea viitoare. Prin urmare, beneficiarul nu are putere de piață pe această piață în amonte.
- (105) Singurul avantaj temporar pe care beneficiarul îl poate obține pe piață constă în faptul că va dobândi expertiză în [...]. Cu toate acestea, având în vedere numeroșii participanți la [...], posibilitatea de intrare pe piață sau de cooperare este întotdeauna valabilă.

5. EVALUARE

5.1. Existența ajutorului

- (106) Pentru ca o măsură să fie considerată ajutor de stat, următoarele condiții trebuie să fie îndeplinite în mod cumulativ: i) ajutorul trebuie să fie acordat printr-un act emis de un stat membru sau din resurse de stat, (ii) măsura trebuie să confere un avantaj economic unor întreprinderi, (iii) avantajul trebuie să fie selectiv și (iv) măsura în cauză denaturează sau amenință să denatureze concurența și să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.
- (107) Sprijinul financiar va fi acordat de autoritățile germane sub forma unei indemnizații fiscale pentru investiții. Prin urmare, sprijinul poate fi considerat ca fiind acordat de statul membru în cauză și prin resurse de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.
- (108) Întrucât ajutorul este acordat unei singure întreprinderi, BMW AG, măsura este selectivă.
- (109) Ajutorul va degreva întreprinderea de costuri pe care, în mod normal, aceasta ar trebui să le suporte din resurse proprii în condiții normale de piață în momentul înființării unei unități de producție, prin urmare, întreprinderea beneficiază de un avantaj economic față de concurenții săi.
- (110) Ajutorul va fi acordat de autoritățile germane pentru o investiție destinată producției de autoturisme electrice și hibride. Întrucât autoturismele electrice și hibride fac obiectul schimburilor comerciale dintre statele membre, sprijinul acordat ar putea afecta aceste schimburi.

⁽⁴⁵⁾ În limba germană: Nicht-Serien-Logistik.

- (111) Avantajul economic acordat întreprinderii BMW AG față de concurenții săi pentru producția de mărfuri care fac obiectul schimburilor comerciale în interiorul Uniunii are potențialul de a denatura sau de a amenința să denatureze concurența.
- (112) În consecință, Comisia consideră că măsura notificată constituie ajutor de stat în favoarea întreprinderii BMW AG în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

5.2. Legalitatea măsurii de ajutor

- (113) Prin notificarea măsurii de ajutor planificate înainte de punerea în aplicare a acesteia, autoritățile germane au respectat obligația prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din TFUE, precum și cerința de notificare individuală prevăzută la articolul 6 alineatul (2) din Regulamentul general de exceptare pe categorii.

5.3. Temeiul juridic pentru evaluare

- (114) Întrucât temeiul juridic național de acordare a ajutorului, *Investitionszulagengesetz*, creează un drept legal (sub rezerva aprobării de către Comisie) al beneficiarului la ajutor pentru cheltuielile suportate înainte de 1 ianuarie 2014, ajutorul poate fi considerat a fi fost acordat⁽⁴⁶⁾ înainte de iulie 2014. Întrucât obiectivul ajutorului este de a promova dezvoltarea regională, baza pentru evaluarea compatibilității acestuia cu piața internă o constituie liniile directe, în special dispozițiile din secțiunea 4.3 referitoare la proiectele mari de investiții, precum și criteriile de evaluare aprofundată a ajutoarelor regionale pentru proiecte mari de investiții, stabilite în Comunicarea privind evaluarea aprofundată.

5.4. Conformitatea măsurii cu criteriile standard de compatibilitate prevăzute în liniile directe

- (115) Astfel cum a indicat Comisia în decizia de inițiere a procedurii, sprijinul notificat pentru investițiile întreprinderii BMW AG respectă criteriile generale de compatibilitate prevăzute în liniile directe: sprijinul îndeplinește criteriul efectului de stimulare formal, beneficiarul nu este o întreprindere aflată în dificultate, ajutorul este acordat pentru o investiție inițială sub forma diversificării unei unități existente prin introducerea unor produse noi, suplimentare, costurile eligibile sunt definite în conformitate cu dispozițiile relevante, beneficiarul asigură o contribuție financiară din resurse proprii de cel puțin 25 % din costurile eligibile și beneficiarul s-a angajat să mențină investiția în regiune pe o perioadă minimă de cinci ani. De asemenea, cuantumul total al ajutorului în valoare actuală nu depășește intensitatea maximă a ajutorului de stat permisă în temeiul normelor privind mecanismul de reducere a plafoanelor prevăzute la punctul 67 din liniile directe.

5.5. Aplicabilitatea notei de subsol 65

- (116) În conformitate cu nota de subsol 65 din liniile directe, în cazul în care statul membru demonstrează că beneficiarul ajutorului creează o nouă piață a produsului, testele prevăzute la punctul 68 literele (a) și (b) din liniile directe nu trebuie să fie efectuate, iar ajutorul va fi autorizat până la valoarea redusă a ajutorului stabilită în temeiul grilei prevăzute la punctul 67 din liniile directe.
- (117) Raționamentul care stă la baza notei de subsol 65 din liniile directe constă în recunoașterea faptului că, în cazul în care se creează o nouă piață a produsului, testele prevăzute la punctul 68 literele (a) și (b) nu servesc niciunui scop util, întrucât piața de referință nu există încă înainte de finalizarea investiției. Întreprinderea care creează o nouă piață a produsului va deține o cotă foarte mare din piața respectivă, probabil până la 100 %. Testul prevăzute la punctul 68 litera (b), care măsoară creșterea capacității pe o piață neperformantă, nu a putut fi efectuat, întrucât creșterea pieței în perioada de referință de cinci ani nu este disponibilă.
- (118) Comisia observă că, deși BMW AG ar putea fi primul producător de automobile electrice care solicită ajutor regional, unii concurenți au început deja producția înaintea întreprinderii BMW AG, iar alții ar putea începe în curând.
- (119) Germania este de acord cu faptul că există deja unii producători de autoturisme care fabrică automobile electrice și că alții vor intra, de asemenea, pe piață până în 2013/2014. Cu toate acestea, Comisia susține că, în cazul în care nota de subsol nu poate fi aplicată în speță în mod direct, aceasta poate fi aplicată prin analogie.

⁽⁴⁶⁾ În sensul punctului 20 litera (d) din Orientările privind ajutoarele de stat regionale pentru perioada 2014-2020 (JO C 209, 23.7.2013, p. 1).

- (120) Argumentele invocate de autoritățile germane pentru a sprijini aplicarea notei de subsol 65 din liniile directoare nu sunt suficient de convingătoare pentru a justifica o derogare de la testele prevăzute la punctul 68 din liniile directoare. Nota de subsol 65 se referă la o situație în care beneficiarul creează o nouă piață a produsului. Fabricarea unui produs inovator nu implică în mod necesar crearea unei noi piețe a produsului.
- (121) În cazul în care, la fel precum în cazul de față, produsele oferite deja pe piață de către concurenți concurează cu produsul nou inovator fabricat de BMW AG, piața relevantă a produsului nu este compusă exclusiv din produsul inovator fabricat de beneficiar. În fapt, produsele oferite de concurenți trebuie să fie luate, de asemenea, în considerare. În cazul în care nota de subsol 65 ar putea acoperi ajutoarele acordate întreprinderii BMW AG, aceasta ar trebui să acopere, de asemenea, ajutoarele regionale acordate concurenților săi care oferă pe piață automobile electrice. Prin urmare, Comisia decide că nota de subsol 65 nu se aplică în speță și că trebuie efectuate testele prevăzute la punctul 68 literele (a) și (b).

5.6. **Aplicarea testelor privind cota de piață și creșterea capacității prevăzute la punctul 68 literele (a) și (b) din liniile directoare**

- (122) Comisia trebuie să decidă dacă observațiile primite ca răspuns la decizia de inițiere a procedurii permit excluderea fără îndoială a depășirii pragului prevăzut la punctul 68 litera (a) și stabilirea, prin urmare, a faptului că nu este necesar să se efectueze o evaluare aprofundată în cursul procedurii oficiale de investigare. Astfel cum a fost explicat deja de către Comisie în considerentele 93-99 din decizia de inițiere a procedurii, testul prevăzut la punctul 68 litera (b) din liniile directoare nu este relevant în cazul de față, întrucât piața automobilelor electrice este în creștere și capacitatea creată pentru producția modelelor i3 sau i8 nu este problematică.
- (123) Testul prevăzut la punctul 68 litera (a) din liniile directoare va declanșa o evaluare aprofundată în cazul în care Comisia poate să stabilească, pe baza informațiilor disponibile, că beneficiarul ajutorului deține o cotă de piață care depășește pragul de 25 % din piața relevantă a produsului și din piața geografică. În cazul în care nu se poate ajunge la o definiție definitivă a pieței relevante a produsului sau a pieței geografice, evaluarea aprofundată este aplicabilă în cazul în care beneficiarul ajutorului se dovedește a avea o cotă de piață care depășește pragul de 25 % cel puțin pe o piață relevantă plauzibilă care ar putea fi afectată de ajutor. În orice caz, Comisia subliniază că decizia de a efectua o evaluare aprofundată nu aduce atingere compatibilității măsurii de ajutor cu piața internă.

5.6.1. *Definirea pieței și cota de piață*

5.6.1.1. *Piața relevantă a produsului*

Aparțin automobilele convenționale și cele electrice aceleiași piețe a produsului?

- (124) Germania a susținut, în cadrul examinării prealabile, că automobilele electrice constituie o parte a pieței autoturismelor convenționale și că modelul i3 (vehicul pur electric) trebuie să fie încadrat în segmentul C sau D al pieței autoturismelor convenționale sau într-o combinație a acestora, iar modelul i8 (autoturism hibrid) ar trebui să fie încadrat în segmentul F, conform clasificării elaborate de IHS Global Insight.
- (125) În decizia de inițiere a procedurii, Comisia a explicat că, având în vedere lipsa de substituibilitate din perspectiva ofertei și gradul limitat de substituibilitate din perspectiva cererii, aceasta nu a fost în măsură să stabilească dacă automobilele electrice constituie o piață independentă a produsului sau fac parte din piața autoturismelor convenționale, indiferent de tipul de propulsie. De asemenea, nu s-a putut stabili dacă, în cazul în care există o piață separată pentru automobilele electrice, piața respectivă poate fi segmentată în continuare și, în caz afirmativ, dacă segmentarea pieței autoturismelor convenționale poate fi aplicată pieței separate a automobilelor electrice. În cele din urmă, Comisia nu a fost în măsură să stabilească dacă modelele în cauză ar trebui să fie încadrate în segmentele C sau D sau în segmentul combinat C și D pentru modelul i3 și în segmentul F pentru modelul i8.
- (126) Astfel cum s-a descris în considerentele 43-45 de mai sus, Germania a susținut în observațiile sale că, la fel precum în cazul vehiculelor hibride în prezent, automobilele electrice vor intra în concurență cu cele convenționale și vor fi considerate de către consumatori ca fiind substituibile. De asemenea, Germania a afirmat că, în pofida aspectelor legate de autonomie, există substituibilitate din perspectiva cererii între modelele i3 și i8 și autoturismele convenționale, având în vedere că obiectivul general atât al automobilelor electrice, cât și al celor convenționale este transportul de călători și că diferența de preț dintre automobilele electrice și autoturismele convenționale comparabile poate fi redusă prin subvenții pentru consumatori.

- (127) Comisia constată că niciun terț nu a prezentat observații cu privire la chestiunea generală dacă piața autoturismelor convenționale este piața relevantă a produsului pentru automobile electrice și hibride. Întrucât Comisia nu deține suficiente informații pentru a decide cu privire la faptul dacă toate tipurile de automobile electrice și hibride, în general, fac parte din piața autoturismelor convenționale, aceasta decide să lase deschisă întrebarea dacă automobilele electrice și hibride fac parte din piața generală a autovehiculelor.

Reprezintă segmentele C și D ale autoturismelor convenționale și segmentul E2 sau F al autoturismelor convenționale piețele relevante ale produsului în scopurile cazului de față?

- (128) Astfel cum se menționează în considerentul 123 de mai sus, va fi efectuată o evaluare aprofundată în cazul în care pragul cotei de piață de 25 % este depășit pe cel puțin una dintre piețele plauzibile, pentru oricare dintre cele două modele vizate. Prin urmare, este suficientă examinarea de către Comisie doar a chestiunii dacă modelul i3 face parte în mod incontestabil din segmentul C sau D al pieței autoturismelor convenționale, fără a se pronunța asupra faptului dacă modelul i8 face parte din segmentul E2/F. Prin urmare, Comisia decide să își limiteze analiza la a stabili dacă modelul i3 face sau nu parte din segmentul C sau D al autoturismelor convenționale.
- (129) În ceea ce privește chestiunea dacă singura piață a produsului relevantă pentru modelul i3 ar trebui să fie piața autoturismelor convenționale (segmentul C sau D), Comisia nu este în măsură să elimine îndoielele pe care le-a exprimat în decizia sa de inițiere a procedurii oficiale de investigare. În primul rând, nu s-au primit observații de la niciun terț în cursul procedurii. În al doilea rând, astfel cum Germania a admis (a se vedea considerentul 55 de mai sus), este dificil să se aplice criteriile de segmentare tradiționale, întrucât există o discrepanță între prețurile și lungimea automobilelor electrice și aceiași parametri aplicabili autoturismelor convenționale care aparțin unui anumit segment tradițional.
- (130) De asemenea, nu s-a comunicat nicio informație care să elimine îndoielele Comisiei în ceea ce privește faptul dacă există un grad suficient de substituibilitate din perspectiva cererii ⁽⁴⁷⁾ între modelul de vehicul pur electric i3 și un autoturism convențional. Se pare că există un consens în literatura de specialitate ⁽⁴⁸⁾ cu privire la importanța diferenței de autonomie (și anume, posibilitatea conducătorului auto de a conduce mașina fără reîncărcare/realimentare), timpul necesar pentru reîncărcare, disponibilitatea unor puncte de reîncărcare și durata de viață a bateriilor pentru vehiculele electrice. Modelul i3, de exemplu, trebuie să fie reîncărcat după doar 150 de km parcurși. Prin urmare, Comisia nu este convinsă, pe baza informațiilor pe care le deține, că există o substituibilitate suficientă din perspectiva cererii între modelul i3 și modelele convenționale din segmentele C și D pentru ca acestea să fie considerate ca făcând parte din aceeași piață a produsului.
- (131) De asemenea, nu se contestă faptul că nu există substituibilitate din perspectiva ofertei ⁽⁴⁹⁾ între produsul reprezentat de automobilul electric în cauză (modelul i3) și autoturismele convenționale, întrucât vehiculul cu caroserie din material plastic ranforsat cu carbon nu poate fi produs pe liniile de producție utilizate pentru fabricarea autoturismelor convenționale.

⁽⁴⁷⁾ Substituibilitatea din perspectiva cererii între două produse există atunci când consumatorul le consideră substituibile din punct de vedere al caracteristicilor, al prețului și al utilizării prevăzute.

⁽⁴⁸⁾ A se vedea, de exemplu, „Impactul automobilelor electrice. Obiectivul 1 – O privire de ansamblu asupra automobilelor electrice introduse pe piață și în curs de dezvoltare”, raportul Delft, aprilie 2011, p. 30. http://www.cedelft.eu/publicatie/impact_of_electric_vehicles/1153). Raportul Delft subliniază că „în domeniul esențial pentru viitoarele intrări pe piață, modelul de vehicul electric are aproape întotdeauna performanțe mai slabe decât versiunea de vehicul cu motor cu ardere internă. În special, prețul vehiculului este mai mare și autonomia este mai mică pentru automobilele electrice – două criterii esențiale de achiziționare”. A se vedea, de asemenea, studiul „Elektromobilität – Sinkende Kosten sind conditio sine qua non”, realizat de Deutsche Bank la 12 septembrie 2011, p. 7, care arată că deficiențele bateriilor existente pentru vehiculele pur electrice limitează autonomia vehiculelor pur electrice la distanțe scurte sau cel mult medii, întrucât o baterie care ar putea stoca suficientă energie pentru deplasări mai lungi ar fi prea grea pentru automobil. Studiul afirmă, de asemenea, că este nevoie de încă 10 până la 15 ani pentru a permite dezvoltarea tehnologiei necesare (și anume, tehnologia ulterioară celei bazate pe litiu-ion) care să permită automobilelor electrice să concureze cu automobilele convenționale.

⁽⁴⁹⁾ Substituibilitatea din perspectiva ofertei între două produse există în cazul în care unitatea de producție pentru fabricarea unuia dintre produse este suficient de flexibilă astfel încât să permită, de asemenea, fabricarea celuilalt produs fără cheltuieli suplimentare majore.

- (132) Prin urmare, Comisia nu este convinsă că modelul i3 face parte din segmentul C sau D al pieței autoturismelor convenționale.

Reprezintă segmentul combinat C și D al automobilelor electrice piața relevantă a produsului pentru modelul i3?

- (133) În cadrul evaluării prealabile, Germania a argumentat că, în loc să se ia în considerare segmente individuale ale pieței automobilelor electrice, un segment combinat, constând în segmentele C și D ale pieței automobilelor electrice, ar trebui să fie considerat ca fiind piața relevantă a produsului⁽⁵⁰⁾. În decizia de inițiere a procedurii, Comisia și-a exprimat îndoielile cu privire la măsura în care o astfel de combinare a segmentelor este adecvată⁽⁵¹⁾ și nu au fost permise observații de la terți în cursul etapei de investigare oficială.
- (134) În acest context, Comisia consideră că piețele plauzibile ale produsului ar trebui să includă nivelul cel mai scăzut pentru care sunt disponibile date statistice, ceea ce înseamnă, în speță, piața automobilelor electrice, segmentată pe baza liniilor de segmentare convențională. Prin urmare și în conformitate cu practica generală, Comisia respinge segmentul privind segmentul combinat C și D al automobilelor electrice ca fiind nivelul inferior al unei piețe a produsului plauzibile⁽⁵²⁾. În fapt, în cazul în care testul prevăzut la punctul 68 litera (a) din liniile directoare s-ar aplica numai segmentelor combinate, evaluarea aprofundată a ajutorului ar putea fi evitată, chiar dacă beneficiarul este un actor dominant pe unul dintre segmentele individuale vizate, având în vedere cotele de piață scăzute deținute de acesta în celelalte segmente individuale care au fost combinate. Prin urmare, Comisia nu poate exclude fără îndoială faptul că piața relevantă a produsului pentru modelul i3 este segmentul individual C sau D al pieței automobilelor electrice.

5.6.1.2. Piața geografică relevantă pentru automobilele electrice

- (135) Pentru a efectua testul prevăzut la punctul 68 litera (a), Comisia trebuie să definească piața geografică corespunzătoare pentru care se efectuează analiza cotelor de piață. În decizia de inițiere a procedurii, Comisia a exprimat îndoiele cu privire la faptul că piața geografică în cauză este mai extinsă decât piața SEE.
- (136) Germania susține că piața geografică pentru automobilele electrice ar trebui definită ca fiind piața mondială, subliniind faptul că Japonia, China și SUA (precum și unele țări din UE), în care sunt disponibile niveluri considerabile de subvenții publice pentru astfel de autoturisme, dețin o cotă semnificativă din piața mondială. De asemenea, fluxurile comerciale se vor dezvolta în toate direcțiile și condițiile cadru pentru comerțul mondial cu automobile electrice sunt identice sau mai favorabile decât cele pentru autoturismele convenționale.
- (137) Comunicarea Comisiei privind definirea pieței prevede, în general, că „exercițiul de definire a pieței constă în identificarea surselor alternative reale de aprovizionare pentru clienții întreprinderilor în cauză, atât sub aspectul produselor/serviciilor propuse de ceilalți furnizori, cât și sub cel al localizării geografice a acestora”⁽⁵³⁾. Comunicarea prevede, de asemenea, că, în ceea ce privește definiția piețelor geografice relevante, există și alți factori care pot fi analizați, precum prezența locală, condițiile de acces la canalele de distribuție, prezența sau absența barierelor de reglementare, dispozițiile în materie de prețuri, tarifele, cotele, etc.⁽⁵⁴⁾. În cele din urmă, fluxurile comerciale pot fi utile, de asemenea, drept indicație suplimentară cu privire la importanța factorilor legați de cerere și ofertă⁽⁵⁵⁾.
- (138) Argumentarea autorităților germane în sprijinul definirii pieței geografice pentru automobilele electrice ca fiind piața globală nu se bazează pe informații detaliate cu privire la aspectele descrise în comunicarea menționată.

⁽⁵⁰⁾ A se vedea considerentele 74 și 75 din decizia de inițiere a procedurii și considerentul 34 din prezenta decizie.

⁽⁵¹⁾ *Idem.*

⁽⁵²⁾ Faptul că segmentarea pieței automobilelor electrice este mai puțin dezvoltată și criteriile acesteia sunt mai puțin clare decât pentru autoturismele convenționale nu afectează validitatea abordării generale a Comisiei.

⁽⁵³⁾ Comunicarea Comisiei privind definirea pieței relevante în sensul dreptului comunitar al concurenței, punctul 13 (JO C 372, 9.12.1997, p. 5).

⁽⁵⁴⁾ *Idem.* Punctul 30.

⁽⁵⁵⁾ *Idem.* Punctul 31.

- (139) Numai argumentul că schimburile comerciale se vor dezvolta în toate direcțiile nu este suficient pentru a dovedi că există o piață geografică mai mare decât SEE. Într-adevăr, pot exista transporturi între SEE și alte regiuni, dar acest lucru nu înseamnă că piețele sunt integrate în sensul că respectivele condiții de piață (de exemplu, prețurile) pe o piață influențează condițiile de pe o altă piață. În concluzie, Comisia consideră că nu există niciun motiv pentru a renunța la practica standard în cazurile de ajutor de stat, care constă în a considera că piața autovehiculelor este fie piața SEE, fie piața la o scară mai mare. Pe baza informațiilor furnizate, Comisia nu este în măsură să excludă fără îndoială faptul că piața geografică pentru automobilele electrice (sau pentru cele hibride) este piața SEE.
- (140) În cele din urmă, astfel cum se explică în considerentul 36 de mai sus, pentru segmentul D, de exemplu, cota de piață a beneficiarului este mai mare de 25 %, chiar și pe piața mondială a automobilelor electrice. Astfel, concluzia cu privire la existența unei piețe mondiale pentru automobilele electrice nu este determinată pentru a stabili dacă cota beneficiarului pe piața relevantă (a produsului și geografică) depășește 25 %.

5.6.1.3. Cotele de piață ale beneficiarului

Piața autoturismelor convenționale

- (141) Cota de piață a întreprinderii BMW AG pe orice segment al pieței autoturismelor convenționale, indiferent de definiția subiacentă a pieței geografice, nu depășește pragul de 25 %.

Piața automobilelor electrice

- (142) Pe baza informațiilor prezentate de Germania, precum și a studiilor efectuate de surse independente, cum ar fi Deutsche Bank, Comisia înțelege argumentul Germaniei în ceea ce privește cota de piață a beneficiarului din piața totală a automobilelor (pur) electrice după cum urmează: [...] din 150 000 ([...] %), și anume într-o piață a automobilelor electrice nesegmentată, cota de piață a beneficiarului nu pare să depășească pragul cotei de piață de 25 %, care ar impune vânzarea a mai mult de 37 500 de vehicule electrice dintr-un total de 150 000.
- (143) Într-o observație anterioară prezentată în cadrul etapei de investigare oficială, autoritățile germane au susținut că studiul Deutsche Bank din anul 2008 a arătat că aproximativ 1 % din toate automobilele vor fi electrice în 2015, ceea ce ar conduce la un total de 150 000 de vehicule pur electrice în SEE în cursul anului 2015⁽⁵⁶⁾. Acestea au fost, de asemenea, cifrele utilizate de Germania pentru a calcula procentul de automobile electrice pe segmentele autoturismelor convenționale în contextul examinării preliminare⁽⁵⁷⁾. Conform estimărilor, cotele de piață ale beneficiarului calculate pe această bază urmau să depășească 25 % din piața SEE pe segmentele B, C, D și E2+F în 2015⁽⁵⁸⁾.
- (144) Într-o observație ulterioară prezentată în cadrul etapei de investigare oficială, Germania a făcut referire la două studii mai recente, studiul privind foaia de parcurs și raportul Delft, care ar prevedea un număr mult mai mare de automobile (și anume, 5 milioane în UE până în 2020) pe piața vehiculelor electrice comparativ cu previziunile studiilor anterioare⁽⁵⁹⁾.

⁽⁵⁶⁾ A se vedea considerentul 58 de mai sus.

⁽⁵⁷⁾ A se vedea considerentul 84 din decizia de inițiere a procedurii oficiale de investigare.

⁽⁵⁸⁾ Pentru segmentul B, cota de piață a fost de > 25] % ([...] (care urmează să fie vândută în interiorul SEE) împărțită la [...]), pentru segmentul C > 25] % ([...] împărțită la [...]), pentru segmentul D > 25] % ([...] împărțită la [...]) și pentru segmentul E2+F > 25] %. A se vedea considerentele 84-87 din decizia de inițiere.

⁽⁵⁹⁾ A se vedea considerentul 59 de mai sus.

- (145) Comisia nu poate accepta informațiile obținute din studiile respective ca elemente de probă corespunzătoare pentru a sprijini argumentul Germaniei, din următoarele motive:
- (a) În primul rând, previziunea din studiul privind foaia de parcurs de 5 milioane de vehicule electrice pe piața UE în 2020 se referă la toate tipurile de vehicule cu o autonomie pur electrică de cel puțin 50 km, cum ar fi vehiculele pur electrice și cele hibride reîncărcabile. Raportul nu cuprinde o estimare a numărului de vehicule pur electrice, pe baza căruia ar fi posibil să se calculeze cota de piață a beneficiarului.
- (b) În al doilea rând, cifra de 5 milioane de vehicule electrice în 2020 este propusă plecând de la premisa optimistă că vor fi obținute progrese tehnologice majore în materie de sisteme de stocare a energiei, tehnologii de transmisie, soluții de integrare de sisteme, infrastructuri de rețea, sisteme de siguranță și infrastructuri rutiere, astfel încât vehiculele electrice să asigure o autonomie comparabilă cu cea a autoturismelor convenționale. Un scenariu mai puțin optimist prezentat, de asemenea, în studiul privind foaia de parcurs, care reflectă un proces „evolutiv”, fără progrese tehnologice majore, prevede o dimensiune a pieței de un milion de vehicule pur electrice și hibride pentru anul 2025 și o piață de doar aproximativ 100 000 de autovehicule până în 2016⁽⁶⁰⁾. Prin urmare, studiul privind foaia de parcurs nu modifică cifrele prezentate inițial care rezultă din studiul Deutsche Bank, relevante pentru evaluarea cotei de piață a beneficiarului ajutorului pe piața automobilelor pur electrice.
- (146) Secțiunea din raportul Delft prezentată de Germania nu conține niciun fel de date numerice referitoare la previziunile privind cota de piață la paginile menționate. Prin urmare, nu este clar motivul pentru care Germania consideră că paginile respective ale raportului sunt relevante în ceea ce privește aspectele dezbătute.
- (147) Comisia ar dori să sublinieze faptul că, în prezent, există diferențe considerabile în ceea ce privește previziunile referitoare la poziția pe piață a vehiculelor electrice. De exemplu, raportul Delft în sine conține diferite estimări cu privire la numărul de automobile electrice⁽⁶¹⁾ estimat a intra pe piață în 2015 și procentul acestora din totalul pieței autovehiculelor. Estimările sunt legate de diferite scenarii⁽⁶²⁾. Conform unei estimări, de exemplu, în cel mai favorabil scenariu în care automobilele electrice înregistrează un progres semnificativ, studiul estimează că vor exista aproximativ 30 000 de vehicule pur electrice nou înmatriculate în UE în 2015. În cadrul scenariului cel mai pesimist, vor exista doar 10 000 de vehicule pur electrice nou înmatriculate, iar în cadrul scenariului cel mai realist, vor exista 20 000 de vehicule pur electrice nou înmatriculate în UE în 2015⁽⁶³⁾. Raportul indică existența a 100 000 de vehicule pur electrice în UE-27 în 2015⁽⁶⁴⁾.
- (148) Trebuie menționat faptul că există estimări independente care par să sugereze că respectiva cotă de piață de 1 % utilizată de Deutsche Bank ca procent al vehiculelor pur electrice din ansamblul pieței autovehiculelor în 2015 este prea ridicată. De exemplu, un raport din 2014, intitulat „xEV Industry insider Report”⁽⁶⁵⁾, susține că vehiculele pur electrice vor reprezenta doar 0,6 % din totalul pieței globale în 2020. Nu există niciun motiv pentru a considera că procentul vehiculelor pur electrice din totalul pieței autovehiculelor s-ar ridica la 0,6 % cu cinci ani înaintea anului indicat în previziunea respectivă, și anume în 2015.

⁽⁶⁰⁾ A se vedea graficul de la pagina 21 din studiul privind foaia de parcurs.

⁽⁶¹⁾ În ceea ce privește propulsia, raportul Delft clasifică autovehiculele drept vehicule convenționale, vehicule complet electrice (*fully electric vehicles* – FEV), vehicule electrice hibride reîncărcabile (*plug-in hybrid electric vehicles* – PHEV) și vehicule electrice cu sistem de mărire a autonomiei (*range extender electric vehicle* – EREV).

⁽⁶²⁾ De exemplu, cel mai realist scenariu pornește de la premisa că subvențiile guvernamentale actuale vor rămâne în vigoare și că parametrii de intrare și perspectivele de dezvoltare a autoturismelor convenționale nu se vor modifica radical, precum și că aproximativ 5 % din toți cumpărătorii de autoturisme sunt interesați să cumpere automobile electrice (inclusiv vehicule electrice hibride reîncărcabile). Cel de al doilea scenariu presupune o revoluționare a tehnologiei autoturismelor convenționale, care conduce la o creștere semnificativă a eficienței CO₂, la o reducere a subvențiilor guvernamentale și la scăderea lentă a prețului bateriilor. Scenariul 3 prevede un progres pentru segmentul automobilelor electrice antrenat de o scădere rapidă a costului bateriilor începând din 2015.

⁽⁶³⁾ A se vedea tabelul 17 de la pagina 145 din studiul „Impactul automobilelor electrice. Obiectivul 5 – Studiu de impact privind scenariile de introducere pe piață și implicațiile politice”.

⁽⁶⁴⁾ A se vedea tabelul 22 și tabelul 24 de la pagina 148 a studiului „Impactul automobilelor electrice. Obiectivul 5 – Studiu de impact privind scenariile de introducere pe piață și implicațiile politice”.

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

- (149) Comisia ia act de faptul că niciuna dintre estimările din cele mai recente rapoarte nu prevede un număr mai mare de vehicule pur electrice în anul 2015 decât cel prevăzut în studiul Deutsche Bank, pe baza căruia au fost calculate cotele de piață ale beneficiarului. Ca urmare a existenței unor divergențe în previziuni, Comisia concluzionează că viitoarele cote de piață ale automobilelor electrice în 2015 și în anii următori, în SEE și la nivel mondial, nu pot fi estimate cu niciun grad de certitudine.

5.6.1.4. Concluzie privind testul cotei de piață

- (150) În concluzie, elementele de probă prezentate de Germania, combinate cu informații provenite din surse independente, nu dovedesc că respectiva cotă de piață a beneficiarului nu va depăși 25 % în 2015, cel puțin pe unele piețe ale produsului plauzibile în SEE și în segmentul D la nivel mondial⁽⁶⁶⁾. S-a ajuns la această concluzie prin aplicarea estimării din studiul Deutsche Bank, conform căreia vânzările de automobile electrice vor reprezenta 1 % din vânzările de autoturisme în diferitele segmente ale pieței autovehiculelor convenționale. În plus, astfel cum s-a explicat în considerentul 147 de mai sus, o cotă de piață mai mare de 25 % pe o piață a automobilelor electrice nesegmentată din SEE (pe baza previziunilor indicând un număr de 10 000, de 20 000 și de 30 000 de automobile pur electrice în SEE în anul 2015) poate fi stabilită, de asemenea, pe baza altor surse independente.
- (151) Prin urmare, Comisia decide să efectueze o evaluare aprofundată a măsurii de ajutor notificate pe baza Comunicării privind evaluarea aprofundată.

5.7. Observații asupra aplicabilității Comunicării privind evaluarea aprofundată

- (152) În conformitate cu punctul 68 din liniile directoare, în cazul în care sunt îndeplinite condițiile relevante prevăzute la punctul menționat, Comisia va autoriza ajutoarele regionale pentru investiții numai după ce verifică amănunțit, după inițierea procedurii prevăzute la articolul 108 alineatul (2) din TFUE, dacă ajutorul este necesar pentru stimularea investiției, iar avantajele măsurii de ajutor sunt mai importante decât denaturarea concurenței și decât efectele asupra comerțului dintre statele membre rezultate ca urmare a acordării ajutorului. Îndrumările relevante, menționate în nota de subsol 63 din liniile directoare, se regăsesc în Comunicarea privind evaluarea aprofundată.
- (153) În ceea ce privește argumentul Germaniei potrivit căruia procedura oficială de investigare ar trebui să se concentreze exclusiv pe eliminarea îndoielilor serioase și nu pe criteriile de compatibilitate care au fost deja examinate în temeiul liniilor directoare⁽⁶⁷⁾, Comisia trebuie să sublinieze că arhitectura dispozițiilor juridice aplicabile pentru evaluarea ajutorului regional notificabil destinat proiectelor mari de investiții regionale este concepută astfel încât rezultatele testului privind cota de piață a beneficiarului stabilite la punctul 68 litera (a) din liniile directoare sunt de o importanță majoră. În cazul în care cota de piață a beneficiarului pe piața relevantă a produsului și pe piața geografică depășește pragul prevăzut la punctul 68 litera (a), nu există nicio prezumție pozitivă în ceea ce privește rezultatul testului comparativ.
- (154) Propunerea Germaniei ca ajutorul în cauză să fie aprobat fără a se efectua o evaluare aprofundată, sub rezerva prezentării unor elemente de probă anuale referitoare la cota de piață a beneficiarului⁽⁶⁸⁾ pare a fi inaplicabilă, întrucât repararea eficace a efectelor negative ale ajutorului poate deveni imposibilă.
- (155) În ceea ce privește argumentul potrivit căruia, în conformitate cu punctul 9 din Comunicarea privind evaluarea aprofundată, evaluarea detaliată a Comisiei ar trebui să fie proporțională cu eventualele denaturări ale concurenței și, prin urmare, nu se aplică în cazurile în care nu există nicio „denaturare importantă a concurenței” și în cazul în care beneficiarul își asumă investiții inovatoare și cu un nivel ridicat de risc,⁽⁶⁹⁾ Comisia consideră că absența unei „denaturări importante” nu este dovedită și că un ajutor de 50 de milioane EUR pentru o investiție de 400 de milioane EUR are un potențial important de denaturare a concurenței.

⁽⁶⁶⁾ A se vedea considerentul 36 și notele de subsol 18 și 19 de mai sus.

⁽⁶⁷⁾ A se vedea considerentul 60 litera (b) de mai sus.

⁽⁶⁸⁾ A se vedea considerentul 60 litera (c) de mai sus.

⁽⁶⁹⁾ A se vedea considerentul 60 litera (d) de mai sus.

- (156) Comisia consideră că hotărârea Tribunalului din 10 iulie 2012 în cauza T-304/08 *Smurfit Kappa/Comisia* ⁽⁷⁰⁾ nu poate fi interpretată în sensul că ar impune Comisiei o obligație de a se abține să aplice Comunicarea privind evaluarea aprofundată în cazuri precum cel de față. Hotărârea impune mai degrabă Comisiei să efectueze o evaluare concretă în situații în care efectele pozitive ale ajutoarelor regionale nu sunt mai mari, în mod evident, decât eventualele efecte negative ale acestora, inclusiv atunci când pragurile de la punctul 68 din liniile directoare nu sunt depășite.

5.8. Evaluarea aprofundată

- (157) În speță, Comisia trebuie să evalueze în detaliu, pe baza criteriilor prevăzute în Comunicarea privind evaluarea aprofundată, dacă ajutorul este necesar pentru stimularea investiției și dacă avantajele măsurii de ajutor sunt mai importante decât denaturarea concurenței și decât efectele asupra comerțului între statele membre rezultate ca urmare a acordării ajutorului.

5.8.1. Caracterul adecvat al ajutorului

- (158) În conformitate cu punctul 18 din Comunicarea privind evaluarea aprofundată, numai „măsurile pentru care statul membru a luat în considerare alte opțiuni de politică și în cazul cărora sunt stabilite avantajele utilizării unui instrument selectiv, cum ar fi ajutoarele de stat pentru o anumită întreprindere, sunt considerate a fi un instrument adecvat”.
- (159) Germania a prezentat suficiente elemente de probă ⁽⁷¹⁾ pentru a demonstra că dezvoltarea infrastructurii și alte măsuri generale sunt insuficiente pentru a reduce disparitățile regionale în Germania. Prin urmare, Comisia concluzionează că măsura de ajutor este un instrument adecvat pentru realizarea obiectivului de dezvoltare regională în regiunea asistată în cauză.

5.8.2. Efectul de stimulare/Scenariul contrafactual

- (160) Întrucât există numeroase motive pentru ca o întreprindere să se stabilească într-o anumită regiune, chiar și fără acordarea unui ajutor, punctul 19 și următoarele din Comunicarea privind evaluarea aprofundată prevede obligația Comisiei de a verifica în detaliu dacă ajutorul este necesar pentru a asigura un efect de stimulare pentru investiția respectivă. Obiectivul evaluării detaliate este de a determina măsura în care ajutorul contribuie în mod efectiv la schimbarea comportamentului beneficiarului, astfel încât acesta să investească (suplimentar) în regiunea asistată în cauză.
- (161) Comunicarea privind evaluarea aprofundată arată că efectul de stimulare poate fi dovedit prin două scenarii posibile: în absența ajutorului, nu s-ar efectua nicio investiție, întrucât investiția nu ar fi profitabilă pentru întreprindere indiferent de locație (scenariul 1), în absența ajutorului, investiția s-ar efectua în alt loc din UE (scenariul 2).
- (162) Prin urmare, statul membru trebuie să furnizeze elemente de probă clare că ajutorul a avut efectiv un impact asupra alegerii investiției sau a locației. Comisia trebuie să stabilească faptul că scenariile contrafactuale propuse sunt realiste.
- (163) Conform Comunicării privind evaluarea aprofundată, sarcina probei în ceea ce privește existența unui efect de stimulare revine statului membru. Punctele 24 și 25 din Comunicarea privind evaluarea aprofundată indică faptul că statul membru ar putea furniza dovezi cu privire la efectul de stimulare al ajutorului punând la dispoziție documente ale întreprinderii care indică faptul că 1) investiția nu ar fi profitabilă în absența ajutorului și nicio altă locație nu a fost avută în vedere pentru investiții sau că 2) a fost efectuată o comparație între costurile și beneficiile amplasării investiției în regiunea asistată și alegerea unei locații alternative. Statul membru este invitat să prezinte rapoarte financiare, planuri interne de afaceri și documente care se referă la diversele scenarii de investiții.

⁽⁷⁰⁾ A se vedea nota de subsol 26.

⁽⁷¹⁾ A se vedea considerentele 73-75 de mai sus.

- (164) Fără a aduce documente justificative care să ateste că o astfel de analiză a avut loc înainte de prima decizie de investiție, într-o oarecare măsură, Germania a argumentat inițial că efectul de stimulare ar trebui să fie evaluat în cadrul scenariului 1 în conformitate cu punctul 22 din Comunicarea privind evaluarea aprofundată. Statul membru trebuie să dovedească faptul că ajutorul oferă beneficiarului un stimulente pentru adoptarea unei decizii investiționale pozitive astfel încât investiția, care altfel nu ar fi profitabilă pentru întreprindere indiferent de locație, poate fi efectuată în regiunea asistată. Informațiile prezentate de Germania arată că valoarea ajutorului de stat necesar va crește rata internă de rentabilitate a proiectului cu numai 1 %, (mărind RIR de la [0-8] % la [1-9] %), o valoare mai mică în mod semnificativ decât ROCE internă vizată de 25 % sau decât costul mediu ponderat al capitalului (WACC) beneficiarului de 12 %.
- (165) În mod evident, creșterea marginală a ratei interne de rentabilitate care, chiar și în prezența ajutorului, este cu mult sub nivelul de referință al întreprinderii, nu permite să se ajungă la concluzia că ajutorul a oferit un efect de stimulare pentru realizarea investiției.
- (166) De asemenea, este clar că decizia de a investi în fabricarea automobilelor electrice s-a bazat pe obiectivul strategic pe termen mai lung al beneficiarului de dezvoltare a principalelor tehnologii inovatoare pentru a îndeplini standardele de mobilitate din viitor și a le face adecvate utilizării în producția de masă industrială. Obiectivul este demonstrat, de asemenea, de faptul că, în 2009, beneficiarul și acționarii săi au încheiat o alianță strategică cu SGL Carbon, o întreprindere implicată în producția de materiale pe bază de fibre de carbon.
- (167) Faptul că efectul de stimulare nu a fost demonstrat în cadrul scenariului 1 nu înseamnă, totuși, că efectul de stimulare nu poate fi demonstrat în cadrul scenariului 2.
- (168) Într-adevăr, ulterior, autoritățile germane au susținut că ajutorul acordat beneficiarului se încadrează în scenariul 2 și au prezentat locația din München drept o locație alternativă celei din Leipzig.
- (169) O evaluare a efectului de stimulare în cadrul scenariului 2 urmărește să demonstreze că măsura de ajutor a constituit un stimulente pentru beneficiar de a amplasa investiția în regiunea vizată și nu în altă regiune, întrucât ajutorul compensează dezavantajele nete și costurile legate de alegerea locației în regiunea asistată.
- (170) Astfel cum s-a explicat mai sus în considerentul 81, elementele de probă privind efectul de stimulare prezentate de Germania în cadrul scenariului 2 (pentru modelul i3) se bazează pe documente care datează din luna decembrie 2009, cum ar fi procesele-verbale de înregistrare a deciziei consiliului de administrație (Vorstandsbeschluss vom 15. Dezember 2009). Din documentele respective reiese că, inițial, au fost luate în considerare o serie de locații pentru investiție, dar că aproape toate (inclusiv, în special, [...])⁽⁷²⁾ au fost eliminate din cadrul comparației finale din anumite motive strategice, cum ar fi necesitatea investițiilor de tip „greenfield”, distanța față de unitatea de producție a materialelor plastice ranforsate cu fibre de carbon, dificultățile lingvistice, lipsa de protecție a cunoștințelor, distanța prea mare față de centrul de dezvoltare al beneficiarului, capacitatea de producție și logistică. În momentul în care a fost adoptată decizia privind amplasarea investiției, opțiunile au fost reduse la două locații care au beneficiat de o atenție considerabilă: Leipzig și München. Conform documentelor esențiale prezentate consiliului de administrație al întreprinderii BMW AG în decembrie 2009, proiectul – calculat pe o perioadă de [...] ani – ar fi costat cu 17 milioane EUR mai puțin în München decât în Leipzig, în absența ajutorului.
- (171) Un alt element care a fost luat în considerare de către întreprindere la momentul luării deciziei privind amplasarea investiției a fost posibilitatea strategică pe termen lung de a extinde capacitatea de producție în viitor. Leipzig a oferit posibilitatea de a dubla capacitatea de producție de la [10 000-50 000] de unități pe an la [50 000-90 000] de unități pe an, în timp ce o astfel de extindere nu a fost considerată fezabilă în München. Conform documentelor prezentate de Germania, acest factor strategic nu a fost cuantificat în termeni monetari de către întreprindere.

⁽⁷²⁾ A se vedea considerentul 83 de mai sus.

- (172) Documentele arată, de asemenea, că disponibilitatea ajutorului de stat în valoare de 50 de milioane EUR a fost analizată în etapa de pregătire a deciziei privind realizarea investiției/amplasarea.
- (173) Comisia este de opinie că Germania a dovedit, pe baza acestor documente reale și actuale, că disponibilitatea ajutorului de stat a declanșat decizia de a amplasa investiția în producția modelului i3 în Leipzig mai degrabă decât în München.

5.8.3. Proportionalitate

- (174) În cadrul scenariului 2, punctul 33 din Comunicarea privind evaluarea aprofundată prevede că măsura de ajutor este „considerată ca fiind proporțională în cazul în care este egală cu diferența dintre costurile nete pentru ca întreprinderea beneficiară să investească în regiunea asistată și costurile nete pentru investiții în altă (alte) regiune (regiuni)”.
- (175) Astfel cum s-a explicat mai sus, în documentele datând din decembrie 2009, Germania a arătat că diferența de cost între cele două locații (și anume Leipzig și München) s-a ridicat la 17 milioane EUR, astfel cum a fost identificată la momentul adoptării deciziei de investiție/de amplasare, calculată pe o perioadă de șapte ani. Diferența de cost a fost calculată de către întreprindere pe baza unor costuri precum costurile de investiție în produs, costurile de investiții structurale, costurile de planificare și de construire, costurile de producție, costurile de livrare, costurile fixe, costurile „de intrare/de ieșire”, cum ar fi costurile de logistică și tarifele internaționale pentru expedieri. Prin urmare, Comisia consideră că Germania a demonstrat că ajutorul în valoare de 17 milioane EUR reprezintă suma minimă necesară pentru a modifica decizia beneficiarului ajutorului în ceea ce privește amplasarea investiției și, prin urmare, este proporțional cu obiectivul de dezvoltare regională urmărit de ajutor. Comisia consideră, în acest context, că posibilitatea de extindere strategică care nu este disponibilă în München nu ar trebui luată în considerare în vederea testului de proporționalitate a ajutorului notificat, întrucât aceasta devine relevantă numai pe termen foarte lung, dincolo de durata de șapte ani a proiectului de investiții în cauză.
- (176) Ulterior ⁽⁷³⁾, Germania a susținut că întreaga valoare a ajutorului de stat notificată inițial, de 50 de milioane EUR, este proporțională, întrucât o sumă suplimentară de 29 de milioane EUR sub formă de cheltuieli se adaugă sumei de 17 milioane EUR identificată în decembrie 2009 ca dezavantaj al amplasării proiectului de investiții în Leipzig. Costurile suplimentare de 29 de milioane EUR au apărut înainte de sfârșitul anului 2012, și anume după luarea deciziei de investiție și a deciziei privind amplasarea și după demararea lucrărilor la proiect.
- (177) Germania justifică suma respectivă argumentând că proporționalitatea ajutorului nu trebuie să fie demonstrată pe baza aceluiași documente care au demonstrat existența efectului de stimulare. În opinia Germaniei, Comisia ar trebui, de asemenea, să ia în considerare alte informații privind costurile, referitoare la cheltuielile efectuate în regiunea asistată după luarea deciziei privind amplasarea proiectului de investiții.
- (178) Comisia constată că documentele prezentate de Germania în septembrie 2012 și care indică suma suplimentară ⁽⁷⁴⁾ nu sunt nici reale, nici actuale în raport cu vreo decizie de investiție, întrucât acestea au fost redactate abia în septembrie 2012.
- (179) Comisia respinge argumentul autorităților germane potrivit căruia proporționalitatea nu ar trebui să fie determinată exclusiv pe baza documentelor care reflectă situația la momentul luării deciziei relevante privind realizarea investiției/amplasarea pentru următoarele motive:
- (180) Este adevărat că punctul 35 din Comunicarea privind evaluarea aprofundată, care descrie tipurile de documente adecvate pentru a demonstra proporționalitatea, nu prevede în mod literal ca proporționalitatea să fie demonstrată pe baza aceluiași [subliniere adăugată] documente ca cele pe baza cărora este dovedit efectul de stimulare, ci pe baza unor documente *cum ar fi* [subliniere adăugată] cele descrise la punctul 26 din Comunicarea privind evaluarea aprofundată. Cu toate acestea, formularea de la punctul 35 nu poate fi interpretată ca permițând demonstrarea existenței efectului de stimulare și a proporționalității ajutorului pe baza unor documente conținând cifre foarte diferite în ceea ce privește dezavantajele și costurile nete legate de amplasarea investiției în regiunea asistată. În special, aceasta nu permite utilizarea de documente ce detaliază costuri care au apărut la mai mulți ani după luarea deciziei privind realizarea investiției/amplasarea.

⁽⁷³⁾ A se vedea considerentele 101 și 102 de mai sus.

⁽⁷⁴⁾ A se vedea considerentul 102 de mai sus.

- (181) De asemenea, este adevărat că nu există nicio dispoziție explicită în Comunicarea privind evaluarea aprofundată care să specifice momentul de evaluare a proporționalității. În mod similar, nu există nicio dispoziție explicită referitoare la momentul precis care trebuie să fie luat în considerare pentru evaluarea efectului de stimulare. Cu toate acestea, este evident că cifrele relevante pentru stabilirea efectului de stimulare al ajutorului asupra deciziei privind realizarea investiției/amplasarea trebuie să fie disponibile și invocate înainte de luarea deciziei. Acesta este motivul pentru care punctul 26 din Comunicarea privind evaluarea aprofundată, care descrie tipurile de documente adecvate pentru a dovedi efectul de stimulare, se referă la „documentele (...) prezentate unui comitet pentru investiții [subliniere adăugată] (...) care se bazează pe diferite scenarii de investiții (...)”. Tocmai acest tip de documente, care au fost prezentate consiliului de administrație al beneficiarului și care conțin diferite scenarii de investiție și cifrele relevante pentru fiecare dintre acestea, sunt analizate de Comisie în cazul de față. Documentele respective demonstrează că dezavantajele aferente amplasării investiției în Leipzig au fost estimate la 17 milioane EUR înainte de luarea deciziei privind amplasarea.
- (182) De asemenea, logica care a stat la baza analizei din cadrul scenariului 2 este că, din perspectivă *ex ante*, și anume înainte de luarea deciziei privind amplasarea investiției, costurile suplimentare care ar fi suportate prin investirea în locația vizată unde, în absența ajutorului, investiția nu ar avea loc, trebuie să fie compensate prin ajutor de stat. Cu toate acestea, principiul proporționalității sugerează, de asemenea, că ajutorul care depășește ceea ce este necesar pentru a determina decizia de a amplasa proiectul de investiții în zona asistată trebuie să fie considerat superfluu, întrucât acesta constituie fonduri gratuite acordate beneficiarului care nu servesc unui scop compatibil cu normele privind ajutoarele de stat.
- (183) Punctul 33 din Comunicarea privind evaluarea aprofundată prevede în mod explicit că, pentru ca ajutorul să fie proporțional, acesta trebuie să fie egal cu diferența dintre costurile nete aferente locațiilor alternative. Prin urmare, Comisia este de opinie că ajutorul poate fi considerat proporțional în cazul în care nu depășește suma care a fost necesară pentru a determina beneficiarul ajutorului să ia decizia de a efectua o investiție într-o anumită locație.
- (184) Contrar celor afirmate de Germania, documentul de consultare al serviciilor Comisiei din 2007 intitulat „Principii comune economice ale compatibilității ajutorului de stat întemeiate pe articolul 87 alineatul (3) din Tratatul CE”, publicat cu câțiva ani în urmă de DG Concurență, nu impune o soluție diferită. Punctul 41 din documentul de consultare, care, în orice caz, nu este obligatoriu pentru Comisie, sprijină mai degrabă o abordare care se axează pe evitarea acordării de ajutoare care depășesc suma necesară pentru un proiect de investiții. Acesta prevede în mod clar faptul că, pentru cazurile care se încadrează în evaluarea detaliată prin prisma orientărilor existente, trebuie verificat dacă intensitatea ajutorului este prea mare și dacă nu se poate obține același rezultat cu o intensitate mai mică a ajutorului. În cazul în care se dovedește, la fel precum în cazul de față, că a existat o diferență de numai 17 milioane EUR între costurile de investiții în Leipzig și cele în München la momentul luării deciziei de a investi în Leipzig (și anume, atunci când a fost declanșată investiția), ajutorul care depășește această sumă este superfluu, de asemenea, în temeiul documentului de consultare invocat de Germania.
- (185) Într-adevăr, nici hotărârea în cauza *Freistaat Sachsen/Comisia* nu obligă Comisia să ia o decizie pe baza documentației pe care statul membru o consideră „corespunzătoare” în sensul punctului 35 din Comunicarea privind evaluarea aprofundată⁽⁷⁵⁾, dar care nu ar fi putut determina decizia beneficiarului ajutorului de a efectua investiția într-o anumită locație.
- (186) În ceea ce privește costurile suplimentare apărute în legătură cu extinderea investiției care a avut loc după luarea deciziei inițiale privind realizarea investiției în decembrie 2009, Comisia ar dori să exprime următoarele preocupări cu privire la noile informații care au fost transmise de Germania în septembrie 2012, în cadrul procedurii oficiale de investigare:

⁽⁷⁵⁾ A se vedea notele de subsol 92 și 94 de mai sus.

- (187) Costurile suplimentare legate de capacitatea de producție pentru modelul i8 nu au intrat în sfera investiției stabilită în 2009, întrucât decizia de a produce modelul i8 a fost luată abia la începutul anului 2011. Decizia relevantă a consiliului de administrație este o decizie separată de decizia privind realizarea investiției/amplasarea pentru producția modelului i3. De asemenea, decizia de a produce modelul i8 nu a necesitat o alegere de a investi în Leipzig sau într-o altă locație (scenariul 2), ci numai decizia de a produce sau nu modelul i8 (scenariul 1). În fapt, având în vedere numărul mic de autoturisme care urmează să fie produse, decizia de investiție a fost justificată din punct de vedere economic numai atunci când producția s-a bazat pe unitățile de producție construite în Leipzig. Într-adevăr, Germania a declarat într-un răspuns la o solicitare de informații că volumul de investiții planificat inițial nu va fi afectat ⁽⁷⁶⁾, iar Comisia nu are cunoștință de ajutoare suplimentare solicitate pentru niciun tip de costuri de investiții suplimentare destinate producției modelului i8.
- (188) Comisia consideră că efectul de stimulare sau principiul proporționalității nu pot fi dovedite în ceea ce privește partea din ajutor care acoperă costurile de investiții care nu au fost incluse în notificare.
- (189) Prin urmare, Comisia nu este în măsură să confirme proporționalitatea ajutorului regional pentru investiții în valoare de 45 257 273 EUR (valoare actualizată). Comisia concluzionează că partea din valoarea notificată a ajutorului care depășește suma de 17 milioane EUR (și anume, 28 257 273 EUR) constituie resurse puse la dispoziția beneficiarului care nu au drept scop îndeplinirea niciunui dintre obiectivele enumerate la articolul 107 alineatul (3) din TFUE. De asemenea, Comisia consideră că acordarea ajutorului suplimentar în valoare de 28 257 273 EUR ar avea efecte negative puternice de denaturare a concurenței, întrucât aceasta ar putea, în special, să descurajeze concurenții să investească în produse similare, contribuind astfel la eliminarea investițiilor private în cadrul pieței relevante.

5.8.4. Efectele pozitive ale ajutorului

- (190) Conform Comunicării privind evaluarea aprofundată, statul membru trebuie să dovedească contribuția proiectului de investiții care beneficiază de ajutor la dezvoltarea regiunii ⁽⁷⁷⁾ și Comisia nu poate aproba ajutorul decât dacă, pe lângă faptul că acesta oferă un stimulent pentru investiție și este proporțional, efectele pozitive ale ajutorului sunt mai mari decât efectele negative ale acestuia ⁽⁷⁸⁾.
- (191) Comisia consideră că Germania a demonstrat cu succes că ajutorul în valoare de 17 milioane EUR va avea o contribuție pozitivă la dezvoltarea regională ⁽⁷⁹⁾.

5.8.5. Efectele negative ale ajutorului asupra concurenței

- (192) În conformitate cu punctul 40 ⁽⁸⁰⁾ din Comunicarea privind evaluarea aprofundată, în cadrul analizei scenariului 2, dacă investiția ar fi fost demarată chiar și în absența ajutorului și ajutorul este proporțional, acesta nu are niciun efect asupra concurenței, întrucât factorii preexistenți, cum ar fi cota de piață ridicată a beneficiarului, rămân aceiași.
- (193) Comisia a fost în măsură să confirme efectul de stimulare al ajutorului și caracterul proporțional al ajutorului în valoare de 17 milioane EUR. În cazul în care ajutorul este limitat la suma respectivă, acesta nu are efecte negative asupra concurenței.

⁽⁷⁶⁾ A se vedea răspunsul Germaniei din 25 mai 2011 (referința 2011/054659), p. 3.

⁽⁷⁷⁾ Punctul 11 din Comunicarea privind evaluarea aprofundată.

⁽⁷⁸⁾ Punctul 52 din Comunicarea privind evaluarea aprofundată.

⁽⁷⁹⁾ A se vedea considerentele 61-72 de mai sus.

⁽⁸⁰⁾ „În cazul în care (...) analiza contrafactuală sugerează că investiția ar fi fost întreprinsă chiar și în absența ajutorului, deși eventual în altă locație (scenariul 2) și, în cazul în care ajutorul este proporțional, în principiu, indicațiile posibile ale denaturărilor cum ar fi o cotă mare de piață și creșterea capacității pe o piață neperformantă ar fi aceleași, indiferent de ajutor.”

5.8.6. Efectele negative ale ajutorului asupra schimburilor comerciale

- (194) Ajutoarele regionale au un efect asupra schimburilor comerciale dintre statele membre, întrucât acestea încurajează întreprinderile să investească în zonele asistate din anumite state membre, mai degrabă decât în locații alternative din alte state membre. Cu toate acestea, proiectul de investiții din Leipzig nu a atras investițiile dintr-o altă zonă asistată dintr-un alt stat membru, nici dintr-o zonă la fel de defavorizată din Germania. Locația din [...] a fost exclusă ca locație alternativă datorită unor considerații de natură calitativă și strategică într-o etapă de planificare anterioară. Prin urmare, ajutorul nu contravine obiectivelor de coeziune consacrate în TFUE. De asemenea, ținând cont de faptul că investiția nu implică relocarea unei fabrici existente în Leipzig, punctul 54 din Comunicarea privind evaluarea aprofundată nu se aplică ajutorului notificat.

5.8.7. Compararea efectelor pozitive și negative ale ajutorului

- (195) După stabilirea faptului că ajutorul oferă un stimulent pentru realizarea investiției în regiunea vizată și că este proporțional cu obiectivul urmărit dacă este limitat la valoarea de 17 milioane EUR, este necesar să se compare efectele pozitive ale ajutorului cu efectele negative ale acestuia.
- (196) Evaluarea a confirmat că măsura de ajutor în valoare de 17 milioane EUR a atras un proiect de investiții într-o regiune dezavantajată, care este eligibilă pentru ajutor regional în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE. Investiția oferă o contribuție importantă la dezvoltarea regională prin crearea unui număr de 800 de locuri de muncă directe. Întrucât decizia de a amplasa investiția în Leipzig nu afectează o regiune cu un plafon al intensității ajutorului similar sau mai ridicat, măsura de ajutor nu contravine obiectivelor de coeziune. Comisia consideră că atragerea unei investiții către o regiune mai săracă aduce mai multe beneficii coeziunii din cadrul Uniunii decât în cazul în care aceeași investiție ar fi fost realizată într-o regiune mai dezvoltată.
- (197) Având în vedere cele de mai sus, Comisia concluzionează că efectele pozitive ale ajutorului în valoare de 17 milioane EUR au o pondere mai mare decât efectele negative ale acestuia asupra schimburilor comerciale între statele membre și orice efecte sociale și economice negative în locația alternativă, care este o regiune mai dezvoltată și mai favorizată.
- (198) În conformitate cu punctul 68 din liniile directoare și ținând seama de evaluarea detaliată efectuată pe baza Comunicării privind evaluarea aprofundată, Comisia consideră că Germania a demonstrat cu succes contribuția pozitivă a ajutorului în valoare de 17 milioane EUR la dezvoltarea regională. Comisia concluzionează că ajutorul limitat la valoarea de 17 milioane EUR este necesar pentru stimularea investiției în Leipzig, iar avantajele măsurii de ajutor sunt mai mari decât denaturarea concurenței și decât efectele asupra schimburilor comerciale dintre statele membre.

5.8.8. Posibilitatea de a acorda ajutoare până la pragul de notificare prevăzut în Regulamentul general de exceptare pe categorii de ajutoare

- (199) Comisia respinge argumentul invocat de Germania potrivit căruia autoritatea Comisiei de a examina compatibilitatea măsurii de ajutor în cauză în temeiul Comunicării privind evaluarea aprofundată se limitează la partea din valoarea ajutorului solicitat care se situează peste pragul de notificare prevăzut la articolul 6 alineatul (2) din Regulamentul general de exceptare pe categorii de ajutoare.
- (200) Comisia trebuie să reamintească obligația sa de a verifica, pe baza unei evaluări mai detaliate efectuate conform Comunicării privind evaluarea aprofundată, efectul de stimulare și proporționalitatea măsurilor de ajutor pentru care este aplicabilă evaluarea aprofundată, și anume ajutoarele regionale notificabile acordate în favoarea proiectelor mari de investiții care îndeplinesc condițiile relevante prevăzute în liniile directoare.
- (201) În ceea ce privește posibilitatea ca Germania să acorde ajutor în favoarea întreprinderii BMW AG până la nivelul pragului de notificare prevăzut în articolul 6 alineatul (2) din Regulamentul general de exceptare pe categorii de ajutoare, care, în speță, ar fi de 22,5 milioane EUR, este important să se ia act de faptul că textul notei de subsol de la punctul 56 din Comunicarea privind evaluarea aprofundată arată doar că statul membru își păstrează această posibilitate. Din nota de subsol invocată de Germania nu reiese că, de asemenea, Comisia ar fi obligată să autorizeze acordarea ajutoarelor regionale până la concurența sumei care este exceptată de la obligația de notificare în temeiul unei scheme de ajutoare care beneficiază de exceptare pe categorii.

- (202) Prin urmare, Comisia este îndreptățită să evalueze efectul de stimulare și proporționalitatea întregii valori a ajutorului notificat de Germania și să constate că ajutorul este compatibil cu piața internă numai în cazul în care acesta este limitat la valoarea de 17 milioane EUR.

6. CONCLUZIE

- (203) Comisia concluzionează că valoarea ajutorului regional pentru investiții pe care Germania intenționează să îl pună în aplicare în favoarea întreprinderii BMW AG este compatibilă cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (a) din TFUE, până la suma maximă de 17 milioane EUR.
- (204) Nu există niciun indiciu că ar fi aplicabilă oricare dintre celelalte derogări de la interdicția de acordare a ajutoarelor de stat prevăzută la articolul 107 din TFUE și nicio astfel de derogare nu a fost invocată de autoritățile germane.
- (205) Prin urmare, partea de 28 257 273 EUR din ajutorul notificat pe care Germania intenționează să îl acorde întreprinderii BMW AG este incompatibilă cu piața internă.

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Ajutorul de stat pe care Germania intenționează să îl acorde în favoarea investiției efectuate de întreprinderea BMW AG în Leipzig, în valoare de 45 257 273 EUR, este compatibil cu piața internă numai în cazul în care este limitat la suma de 17 milioane EUR (la prețurile din 2009); valoarea care depășește suma menționată (28 257 273 EUR) este incompatibilă cu piața internă.

În consecință, ajutorul poate fi acordat numai până la suma de 17 milioane EUR.

Articolul 2

Germania prezintă Comisiei:

- în termen de două luni de la acordarea ajutorului, o copie a actelor relevante privind măsura de ajutor; și,
- în termen de șase luni de la plata ultimei tranșe a ajutorului conform schemei de plată notificate, un raport final detaliat.

Articolul 3

Prezenta decizie se adresează Republicii Federale Germania.

Adoptată la Bruxelles, 9 iulie 2014.

Pentru Comisie

Joaquín ALMUNIA

Vicepreședinte
