

II

(Nelegislatívne akty)

ROZHODNUTIA

KOMISIA

ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2016/632

z 9. júla 2014

o štátnej pomoci SA.32009 (11/C) (ex 10/N), ktorú chce Nemecko poskytnúť v prospech spoločnosti BMW AG pre veľký investičný projekt v Lipsku

*[oznámené pod číslom C(2014) 4531]***(Iba nemecké znenie je autentické)****(Text s významom pre EHP)**

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 108 ods. 2 prvý pododsek,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

vyzvala v súlade s uvedenými článkami zúčastnené strany, aby predložili svoje stanoviská ⁽¹⁾,

keďže:

1. POSTUP

- (1) Listom z 30. novembra 2010 informovalo Nemecko Komisiu o svojom úmysle poskytnúť spoločnosti BMW AG regionálnu pomoc na základe usmernení o poskytovaní štátnej pomoci s regionálnym zameraním na obdobie rokov 2007 – 2013 ⁽²⁾ (ďalej len „usmernenia pre regionálnu pomoc“) pre investičný projekt v Lipsku, Sasko, Nemecko ⁽³⁾.
- (2) Listom z 13. júla 2011 Komisia informovala Nemecko o svojom rozhodnutí začať konanie v zmysle článku 108 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZFEÚ“) týkajúce sa notifikovaného opatrenia pomoci.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 363, 13.12.2011, s. 20.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 54, 4.3.2006, s. 13.

⁽³⁾ V rámci formálneho vyšetrovacieho konania dospela Komisia k poznatku, že príjemca pomoci realizoval v rovnakom časovom období druhý veľmi veľký investičný projekt v rovnakej lokalite. Následne Nemecko podalo predbežné oznámenie (SA. 37291 (13/PN) pomoci podliehajúcej individuálnej notifikačnej povinnosti pre uvedený druhý projekt; oznámenie však ešte nebolo Komisii formálne predložené. Ak by bola pre druhý investičný projekt oznámená pomoc, Komisia v súvislosti s prieskumom tohto oznámenia skúma, či je zámer výroby elektrických áut predmetom daného formálneho vyšetrovacieho konania a druhý investičný zámer predstavuje jednotlivú investíciu v zmysle bodu 60 usmernení pre regionálnu pomoc.

- (3) Listom z 12. septembra 2011 predložilo Nemecko Komisii svoje stanoviská týkajúce sa rozhodnutia o začatí konania. Listom z 27. septembra 2011 poskytlo Nemecko doplňujúce informácie.
- (4) Rozhodnutie Komisie bolo 13. decembra 2011 uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* ⁽⁴⁾. Komisia vyzvala zainteresované strany, aby predložili svoje stanoviská.
- (5) Komisia nedostala od zainteresovaných strán žiadne stanoviská. Komisia o tom informovala Nemecko listom z 3. februára 2012.
- (6) Dňa 17. januára 2012 zmenilo Nemecko pôvodné oznámenie tak, že už obsahovalo iba dodatočnú pomoc pre ďalší investičný prvok ⁽⁵⁾, pričom príjemca pomoci prijal toto investičné rozhodnutie po tom, čo bolo vydané rozhodnutie o začatí formálneho vyšetrovacieho konania. Dňa 17. decembra 2013 Nemecko predchádzajúcu zmenu zrušilo.
- (7) Listom zo 17. februára 2012 bolo Nemecko požiadané, aby predložilo ďalšie údaje pre dôkladné preskúmanie opatrenia. Nemecko tejto požiadavke vyhovel listami z 29. februára, 23. marca, 5. apríla, 31. augusta a 28. septembra 2012. Listom z 19. júla 2012 požiadalo Nemecko Komisiu, aby bol postup preskúmania pozastavený na dobu neurčitú. To Komisia dňa 10. augusta 2012 písomne zamietla. Podľa oznámenia Nemecka z 26. októbra 2012 o dvoch investičných opatreniach v súvislosti s neelektrickými osobnými motorovými vozidlami (pozri poznámku pod čiarou 3) bolo Nemecko požiadané listami z 31. októbra 2012 a z 24. januára 2013 o ďalšie údaje, na čo Nemecko odpovedalo 14. decembra 2012 resp. 15. marca 2013. Nemecko bolo listom z 9. júla 2013 požiadané o ďalšie objasnenia, na čo odpovedalo 5. augusta 2013.
- (8) Dňa 5. augusta 2013 Nemecko Komisiu písomne upovedomilo o ďalšej zmene investičného zámeru (zníženie sumy a intenzity pomoci).
- (9) V dňoch 8. marca, 14. augusta a 3. októbra 2012 sa konali stretnutia so zástupcami útvarov Komisie a Nemeckom.

2. PODROBNÝ POPIS OZNÁMENÉHO OPATRENIA

2.1. Účel

- (10) Nemecko má v úmysle poskytnúť spoločnosti BMW regionálnu investičnú pomoc na výstavbu výrobného závodu v existujúcej továrni BMW v Lipsku za účelom podpory regionálneho rozvoja.
- (11) V čase oznámenia bolo Lipsko oblasťou oprávnenou na pomoc v zmysle článku 107 ods. 3 písm. a) ZFEÚ; podľa nemeckej mapy regionálnej pomoci na obdobie rokov 2007 až 2013 ⁽⁶⁾ platil pre veľké podniky štandardný strop regionálnej pomoci (bez príspevkov) vo výške 30 % ⁽⁷⁾ ekvivalentu hrubého grantu. Nemecko uviedlo, že prostredníctvom investičného projektu bude v podporovanom regióne vytvorených približne 800 nových priamych pracovných miest.

⁽⁴⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 1.

⁽⁵⁾ Doplňujúci investičný prvok sa vzťahoval na výrobu umelohmotných nárazníkov pre motorové vozidlá so spaľovacím motorom nižšej strednej triedy kompaktných vozidiel (trieda GBP, menovite modely BMW radu 1a BMW X1). Listom z 3. februára 2012 a elektronickou poštou s rovnakým dátumom požiadala Komisia o ďalšie údaje v súvislosti s touto zmenou, ktoré Nemecko predložilo listami z 25. januára 2012 a 24. februára 2012. Dňa 17. decembra 2013 Nemecko objasnilo, že táto investícia v spojení s pôvodne oznámeným projektom (na výrobu modelov i3 a i8) nepredstavuje jeden investičný projekt, ale má byť považovaná za súčasť druhého projektu (pozri poznámku pod čiarou 3), vo vzťahu ku ktorému bola oznámená pomoc (SA. 37291 (13/PN)). Preto Nemecko pomoc pre investičný zámer na výrobu umelohmotných nárazníkov z predloženého oznámenia vyňalo. Listom z 23. januára 2014 bolo Nemecko požiadané o ďalšie údaje. Tejto žiadosti Nemecko vyhovel listom z 11. februára 2014. Investičný projekt na výrobu umelohmotných nárazníkov nebude mať vplyv na oprávnené náklady ani na pomoc pre projekt i3/i8 a pomoc poskytnutá pre túto investíciu bude preskúmaná v inej súvislosti.

⁽⁶⁾ Rozhodnutie Komisie z 8. novembra 2006 o opatrení štátnej pomoci N 459/06, nemecká mapa regionálnej pomoci 2007 – 2013 (Ú. v. EÚ C 295, 5.12.2006, s. 6).

⁽⁷⁾ Ako platila v deň pôvodného oznámenia, t. j. 30. 11. 2010.

2.2. Právny základ a orgán udeľujúci pomoc

- (12) Národným právnym základom pre schválenie pomoci je zákon o investičných príplatkoch 2010 zo 7. decembra 2008, ktorý spadá pod skupinovú výnimku s referenčným číslom X 167/2008 ⁽⁸⁾.
- (13) Pomoc poskytuje Finanzamt München (Daňový úrad Mníchov) ako orgán udeľujúci pomoc.

2.3. Prijemca pomoci

- (14) Prijemcom pomoci je spoločnosť BMW AG, materská spoločnosť spoločnosti BMW Group so sídlom v Mníchove, Bavorsko, Nemecko. Spoločnosť BMW Group sa zameriava na výrobu motorových vozidiel a motocyklov značiek BMW, MINI a Rolls-Royce Motor Cars. Lipská továreň je jedným zo 17 výrobných prevádzok spoločnosti BMW Group a nemá vlastnú právnu subjektivitu.
- (15) Keďže BMW Leipzig nie je samostatným právnym subjektom, nebolo možné predložiť oddelené finančné údaje. V roku 2009 bolo na tomto výrobnom mieste zamestnaných [...] (*) pracovníkov. Nemecko poskytlo nasledujúce údaje k spoločnosti BMW Group:

Tabuľka 1

Obrat spoločnosti BMW Group (v miliónoch EUR)

	2011	2012	2013
Celosvetovo	68 821	76 848	76 058
EHP	[...]	[...]	[...]
Nemecko	12 859	12 186	11 796

Tabuľka 2

Počet zamestnancov spoločnosti BMW Group k 31. decembru

	2011	2012	2013
Celosvetovo	100 306	105 876	110 351
EHP	[...]	[...]	[...]
Nemecko	73 338	76 911	78 961

⁽⁸⁾ X 167/2008, Nemecko, zákon o investičných príplatkoch 2010 (Ú. v. EÚ C 280, 20.11.2009, s. 7).

(*) Služobné tajomstvo.

2.4. Investičný projekt

2.4.1. Oznámený projekt

- (16) Účelom investičného projektu je výstavba nového závodu na výrobu osobných motorových vozidiel poháňaných elektrickou hnacou sústavou (ďalej len „elektrické autá“) s karosériou z plastového materiálu vystuženého karbónovými vláknami. Plánovaná je výroba dvoch nasledujúcich nových modelov: modelu i3, ktorý je označovaný aj ako „MegaCity Vehicle“ (ďalej len „i3“ alebo „MCV“) a luxusného športového vozidla i8. Podľa údajov príjemcu pomoci v prípade produktov, ktoré majú byť vyrábané v lipskej továrni, ide o úplne nové druhy, ktoré doposiaľ vyrábané neboli. Motory a batérie modelov i3 a i8 sa vyrábajú v továrni spoločnosti BMW Group v Landshute, kým medziprodukty pre karosériu z plastového materiálu vystuženého karbónovými vláknami pre oba modely sa vyrábajú v továrni spoločnosti BMW Group vo Wackersdorfe (odkiaľ sú tieto medziprodukty dodávané na ďalšie spracovanie sčasti do Lipska a sčasti do Landshutu).
- (17) Základný model MCV (i3) je čistým elektrickým autom bez spaľovacieho motora, ktoré je poháňané elektrinou z batérie, tzv. BEV⁽⁹⁾ (Battery Electric Vehicle). Karoséria pozostáva z plastového materiálu vystuženého karbónovými vláknami, preto hmotnosť vozidla pri dĺžke vozidla medzi 3,95 m a 4,05 m nepresahuje 1,3 t. S dojazdom až do 150 km bez nabitia batérie je vozidlo určené pre použitie v meste; maximálna rýchlosť vozidla je 140 km/h. Výrobná kapacita modelu i3 oznámená pre lipskú továrňu predstavuje [10 000 – 50 000] jednotiek za rok.
- (18) Model športového vozidla i8 je hybridným elektrickým vozidlom so systémom plug-in, resp. „zástrčkovým“ hybridným vozidlo (plug-in hybrid electric vehicle – PHEV)⁽¹⁰⁾, ktorý je kombináciou výhod ľahkej karosérie z plastového materiálu vystuženého karbónovými vláknami a inovatívnej aerodynamickej koncepcie. Okrem elektrického pohonu bude vybavený malým 3-valcovým spaľovacím motorom, čím sa v prípade potreby vyrovnajú nevýhody plne elektricky poháňaného vozidla, teda 1. pri vzdialenostiach, ktoré prekračujú dojazd batérie bez nabitia a 2. keď výkonnosť elektrického pohonu nepostačuje na dosiahnutie rýchlostí želaných pri športovom vozidle. Dĺžka vozidla by mala byť pri hmotnosti menej ako 1,5 t približne 4,6 m. Model i8 bude dosahovať maximálnu rýchlosť 250 km/h. Počet kusov tohto modelu je obsiahnutý v celkovej výrobe [10 000 – 50 000] elektrických áut lipskej továrne. Bude sa vyrábať v rovnakých výrobných závodoch ako model MCV i3 (spaľovací motor pre tento model sa zhotovuje v továrni spoločnosti BMW Group v Hams Hall, Spojené kráľovstvo).
- (19) K dátumu rozhodnutia o začatí konania bolo plánované uviesť na trh oba modely koncom roka 2013. Práce na investičnom projekte na výrobu modelu i3 sa začali v decembri 2009 a do roku 2013 boli ukončené. Práce na investičnom projekte na výrobu modelu i8 sa začali v apríli 2011 a budú ukončené v ďalšom priebehu roka 2014.

2.5. Oprávnené náklady, notifikovaná výška pomoci a intenzita pomoci

- (20) Notifikované oprávnené investičné náklady, ako je to znázornené v rozhodnutí o začatí konania, predstavujú v nominálnej hodnote 392 miliónov EUR, čo zodpovedá diskontovanej hodnote vo výške 368,32 miliónov EUR⁽¹¹⁾. Nasledujúca tabuľka uvádza rozpis oprávnených nákladov investičného projektu počas obdobia realizácie v nominálnych hodnotách.

⁽⁹⁾ Elektrické vozidlá nedisponujú dvoma hnacími sústavami – mechanickou a elektrickou. Sú poháňané na 100 % elektromotorom, ktorý je napojený na elektrinu z batérií. (Zdroj: Deutsche Bank: Electric Cars: Plugged In Batteries must be included, 9. júna 2008, s. 10).

⁽¹⁰⁾ Hybridné elektrické vozidlá so systémom plug-in (angl. plug-in-hybrid electric vehicles – PHEV) majú konvenčný spaľovací motor, ako aj elektrický pohon. Je ich možné nabiť v zástrčke a s obmedzeným dojazdom používať nezávisle od spaľovacieho motora. (Zdroj: „Impacts of Electric Vehicles – Deliverable 1 – An overview of Electric Vehicles on the market and in development“, správa spoločnosti Delft, apríl 2011, s. 30, <http://www.cedelft.eu/publicatie/impactof-electric-vehicles/1153>).

⁽¹¹⁾ Podľa ustanovení usmernení pre regionálnu pomoc pre jednotlivé oznámené pomoci bola nominálna hodnota diskontovaná na rok notifikácie (2010). Na tento rok boli diskontované všetky sumy. Diskontná sadzba je podľa uplatniteľných právnych predpisov vo výške 2,24 % a bola stanovená na základe základnej úrokovej sadzby vo výške 1,24 % platnej v čase oznámenia (1. januára 2010), ku ktorej sa pripočítalo 100 bazických bodov; pozri http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/reference_rates.html.

Tabuľka 3

Rozpis predbežných oprávnených nákladov (v miliónoch EUR – nominálne hodnoty)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Spolu
Budovy	1	2	86	40	1	1	131
Zariadenia/vybavenie	2	3	34	163	53	6	261
Spolu	3	5	120	203	54	7	392

- (21) Podľa oznámenia a ako je uvádzané v rozhodnutí o začatí konania, Nemecko chcelo podporiť investičný projekt na oprávnené náklady plánované pre obdobie rokov 2009 až 2014 vo forme investičného príplatku v celkovej sume do 49,0 milióna EUR; to zodpovedá intenzite pomoci vo výške 12,5 %.
- (22) Dňa 5. augusta 2013 Nemecko oznámenie pozmenilo, pričom poukázalo na to, že podľa národného právneho základu, zákona o investičných príplatkoch 2010, sú oprávnené iba náklady vzniknuté do 31. decembra 2013. Preto je maximálna suma pomoci znížená na 48,125 milióna EUR (čo zodpovedá diskontovanej hodnote vo výške 45 257 273 EUR) a intenzita pomoci klesá na 12,29 %.
- (23) Prijemca pomoci smie investičný príplatok odpočítavať v roku, ktorý nasleduje po vydaní investičných nákladov. Tým vzniká pre príslušné zrážky nasledujúci časový plán:

Tabuľka 4

Časový plán pre uplatnenie stanovenej pomoci vo forme investičných príplatkov (v miliónoch EUR – nominálne hodnoty)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Spolu
Investičný príplatok	0,375	0,625	15	25,375	6,750	0,0	48,125

2.6. Financovanie investičného projektu

- (24) Nemecko potvrdzuje, že príjemca pomoci poskytne vlastný príspevok bez štátnej pomoci vo výške viac ako 25 % oprávnených investičných nákladov. Európska investičná banka a spoločnosť Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) poskytnú príjemcovi pomoci úver na projekt. Úver EIB predstavuje [...] miliónov EUR, úver spoločnosti KfW dosahuje výšku [...] miliónov EUR ⁽¹²⁾. Nemecko sa voči Komisii zaviazalo, že oba úvery boli poskytnuté za bežných trhových podmienok.

2.7. Stimulačný účinok

- (25) Podľa vnútroštátneho právneho základu existuje právny nárok na pomoc už tým, že sú splnené zákonné ustanovenia. Pre túto automatickú podporu financovanú zo všeobecných daní sa nevyžaduje diskrečné rozhodnutie o poskytnutí pomoci ani potvrdenie oprávnenosti.

⁽¹²⁾ Iba časť tohto úveru kryje náklady vo vzťahu k investícii pre MCV.

2.8. Udržanie investície

- (26) Nemecko potvrdilo, že investičný projekt v predmetnom podporovanom regióne musí byť udržaný minimálne po dobu piatich rokov odo dňa dohotovenia.

2.9. Všeobecné ustanovenia

- (27) Nemecko Komisii záväzne prisľúbilo,

— že jej do dvoch mesiacov odo dňa poskytnutia pomoci po schválení predloží kópiu príslušných právnych aktov vo vzťahu k opatreniam pomoci;

— že do šiestich mesiacov od vyplatenia poslednej tranže pomoci podľa notifikovaného finančného plánu predloží komplexnú záverečnú správu.

3. POCHYBNOSTI A DÔVODY ZAČATIA FORMÁLNEHO VYŠETROVACIEHO KONANIA

- (28) Komisia vo svojom rozhodnutí o začatí formálneho vyšetrovacieho konania podľa článku 108 ods. 2 ZFEÚ konštatovala, že investičný projekt spĺňa bežné kritériá zlučiteľnosti stanovené v usmerneniach pre regionálnu pomoc a že strop regionálnej pomoci nie je z hľadiska navrhovanej sumy pomoci ani navrhovanej intenzity pomoci prekročený. Nemohla však pri uplatnení bodu 68 písm. a) usmernení pre regionálnu pomoc v priebehu predbežného preskúmania potvrdiť, že pomoc je zlučiteľná s vnútorným trhom.
- (29) Podľa bodu 68 písm. a) usmernení pre regionálnu pomoc musí Komisia začať formálne vyšetrovacie konanie a dôkladne posúdiť stimulačný účinok, proporionalitu ako aj pozitívne a negatívne účinky pomoci, ak trhovú podiel príjemcu pomoci na relevantnom produktovom a geografickom trhu pred alebo po investícii presahuje 25 %.
- (30) Kým Nemecko tvrdilo, že investíciami spoločnosti BMW AG v Lipsku bude vytvorený podľa poznámky pod čiarou 65 usmernení pre regionálnu pomoc nový produktový trh⁽¹³⁾, Komisia sa k tomuto stanovisku nemohla pripojiť⁽¹⁴⁾. Z toho dôvodu sa Komisia rozhodla, že vykoná hodnotenia podľa bodu 68 písm. a) a b) usmernení pre regionálnu pomoc. Za tým účelom musela najskôr stanoviť, akého výrobku resp. akých výrobkov sa investícia týka a vytvoriť vhodné definície relevantných produktových a geografických trhov.
- (31) Keďže predmetná pomoc predstavovala prvý prípad oznámenia regionálnej pomoci pre investície do osobných motorových vozidiel s elektrickým pohonom (BEV/PHEV), Komisia sa stretla pri stanovení relevantných produktových a geografických trhov v rámci predbežného preskúmania so závažnými ťažkosťami.
- (32) Predovšetkým nebola Komisia schopná definitívne stanoviť, či trh s elektrickými autami predstavuje nezávislý produktový trh, alebo či tvorí súčasť celkového trhu s osobnými motorovými vozidlami bez ohľadu na druh pohonu. Podľa informácií o trhu zaslaných Nemeckom bude podiel elektrických áut v EHS predstavovať v roku 2015 predbežne 1 %⁽¹⁵⁾. Tento percentuálny podiel použilo Nemecko na uvedenie počtu nových zaevidovaných elektrických vozidiel v tradičných segmentoch trhu pre konvenčné osobné motorové vozidlá.

⁽¹³⁾ Poznámka pod čiarou 65 usmernení pre regionálnu pomoc ustanovuje: Ak členský štát preukáže, že príjemca pomoci vytvorí nový produktový trh, nemusia byť vykonané hodnotenia podľa bodu 68 písm. a) a b) a pomoc sa schváli v zmysle tiež stanovených v bode 67.

⁽¹⁴⁾ Komisia pripustila, že elektrické automobily sa vyznačujú takým vysokým stupňom inovácie, že tým bude vytvorený produkt nového druhu, ktorý nie je porovnateľný s vozidlami, ktoré boli vyrábané v minulosti, najmä z hľadiska použitia karosérií z plastového materiálu vystuženého karbónovými vláknami. Komisia však skonštatovala, že BMW zjavne nie je prvým a ani jediným výrobcom takýchto vozidiel.

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

- (33) Ďalej bolo pre Komisiu zložitú priradenie elektrických áut k jednotlivým segmentom trhu s osobnými motorovými vozidlami, ktoré boli v minulosti stanovené pre vozidlá so spaľovacím motorom. Dĺžka a cena osobného motorového vozidla predstavujú rozhodujúce kritériá pre zaradenie do jednotlivých segmentov. Zdá sa totiž, že veľa elektrických vozidiel je vzhľadom na dĺžku vozidla priraditeľných k nižším segmentom, kým na základe ceny patria k vyšším segmentom.
- (34) Nakoniec Komisia nemohla takisto dospieť k záveru, či je vhodné zaradenie otázných modelov elektrických áut do určitých segmentov trhu pre konvenčné osobné motorové vozidlá, napríklad do segmentov C alebo D podľa klasifikácie osobných motorových vozidiel spoločnosti IHS Global Insight⁽¹⁶⁾, do kombinovaného segmentu C/D pre konvenčné vozidlá alebo do kombinovaného segmentu C/D pre elektrické autá.
- (35) Ďalej nedokázala Komisia v priebehu predbežného preskúmania s jednoznačnou istotou stanoviť, že sa v prípade relevantného trhu pre elektrické autá jedná o svetový trh alebo minimálne o trh presahujúci EHP.
- (36) Keďže Komisia nemohla vo vzťahu k definícii relevantného produktového a geografického trhu dospieť ku konečnému stanovisku, uskutočnila hodnotenie podielov na trhu pre všetky hodnoverné trhy. Informácie k podielom na trhu príjemcu pomoci sa zakladali na údajoch, ktoré zostavilo a predložilo Nemecko, pričom sa vychádzalo z 1 % podielu elektrických áut na konvenčných segmentoch osobných motorových vozidiel (pozri odôvodnenie 32), ktorý predpokladá štúdia spoločnosti Deutsche Bank (z tohto vyplýva pre rok 2015 v rámci celého EHP celkový počet 150 000 čistých elektrických áut)⁽¹⁷⁾. Komisia dospela k záveru, že podiel príjemcu pomoci na trhu v rámci EHP s „elektrickými autami“ by presiahol prahovú hodnotu 25 %; to bolo vypočítané tak, že prognóza spoločnosti Deutsche Bank vo výške jedného percenta pre pomer odbytu elektrických áut/odbytu konvenčných osobných motorových vozidiel bola prenesená na rôzne segmenty trhu s konvenčnými osobnými motorovými vozidlami. Podľa tejto metódy by trhový podiel príjemcu pomoci v segmentoch B, C, D a E/F 2015 v rámci celého EHP predstavoval viac ako 25 %⁽¹⁸⁾ a v segmentoch D a E/F by tento limit prekročoval aj na svetovom trhu⁽¹⁹⁾.
- (37) Následne nemohla Komisia v priebehu predbežného preskúmania vylúčiť, že trhové podiely príjemcu pomoci presahujú minimálne na niektorých dohľadných produktových trhoch v EHP (a v niektorých relevantných segmentoch svetového trhu) prahovú hodnotu podľa bodu 68 písm. a) usmernení pre regionálnu pomoc. Preto začala Komisia v súlade s článkom 108 ods. 2 ZFEÚ formálne vyšetrovacie konanie.
- (38) Ako sa uvádza v rozhodnutí o začatí konania⁽²⁰⁾, uskutoční Komisia na základe oznámenia Komisie týkajúceho sa kritérií pre podrobné preskúmanie štátnej pomoci s regionálnym zameraním na podporu veľkých investičných projektov⁽²¹⁾ (ďalej len „oznámenie o podrobnom preskúmaní veľkých investičných projektov“) podrobné preskúmanie investičného projektu, pokiaľ jej stanoviská predložené Komisii v rámci formálneho vyšetrovacieho konania neumožnia dospieť bez akejkoľvek pochybnosti k záveru, že buď pomoc možno na základe poznámky pod čiarou 65 usmernení pre regionálnu pomoc vyňať z hodnotení podľa bodu 68 usmernení alebo že nebude prekročená prahová hodnota podľa bodu 68 písm. a) usmernení.

⁽¹⁶⁾ Existuje rad spoločností poskytujúcich služby analýz automobilového trhu. K renomovaným poskytovateľom patria spoločnosti ISH Global Insight a POLK. Členské štáty a príjemcovia pomoci sa pri odovzdávaní informácií spravidla opierajú o klasifikáciu týchto poradenských spoločností. Spoločnosť ISH Global Insight rozdeľuje trh s osobnými motorovými vozidlami do celkovo 27 úzkych formulovaných segmentov. Od jedného segmentu k ďalšiemu sa neustále zvyšujú priemerná cena, veľkosť a výkon motora.

⁽¹⁷⁾ V rozhodnutí o začatí konania (odôvodnenie 84) Komisia uvádza, že 1 %-ná prognóza pre podiel elektrických áut na celkovom trhu s vozidlami je za daných okolností stanovená príliš konzervatívne, poukazuje však na to, že Nemecko nemohlo predložiť žiadny iný nezávislý odhad tretej strany.

⁽¹⁸⁾ Príjemca pomoci uviedol, že z celkovej produkcie [10 000 – 50 000] vozidiel je počet kusov [...] určených na odbyt v EHP a zostávajúce jednotky pre krajiny mimo EHP. Tento číselný údaj bol použitý pre výpočet trhového podielu príjemcu pomoci v rámci EHP, podľa ktorého predstavuje tento podiel v segmente B (elektrické autá) [> 25 %] ([...] delené [...]), v segmente C [> 25 %] ([...] delené [...]), v segmente D [> 25 %] ([...] delené [...]) a v segmente E/F [> 25 %]; pozri odôvodnenia 84 až 87 rozhodnutia o začatí konania.

⁽¹⁹⁾ [> 25 %] v segmente D a [> 25 %] v segmente E/F v roku 2015.

⁽²⁰⁾ Odôvodnenie 103 rozhodnutia o začatí konania.

⁽²¹⁾ Oznámenie Komisie o kritériách pre dôkladné posúdenie regionálnej pomoci pre veľké investičné projekty (Ú. v. EÚ C 223, 16.9.2009, s. 3).

4. STANOVISKÁ ZAJINTERESOVANÝCH STRÁN

- (39) Komisia dostala iba stanoviská Nemecka.

4.1. Stanoviská Nemecka

- (40) Nemecko trvá na tvrdení, že elektrické autá patria ku konvenčnému trhu s osobnými motorovými vozidlami. Na tomto trhu je podiel spoločnosti BMW Group nezávisle od zvolenej segmentácie produktového trhu celosvetovo ako aj v rámci EHP pod prahovou hodnotou 25 %.
- (41) Pre prípad, že by však Komisia dospela k záveru, že elektrické autá predstavujú voči konvenčným osobným motorovým vozidlám samostatný produktový trh, mala by byť podľa názoru Nemecka uplatnená poznámka pod čiarou 65 usmernení pre regionálnu pomoc.
- (42) Aj pokiaľ by Komisia nemohla súhlasiť s uplatnením poznámky pod čiarou 65 usmernení pre regionálnu pomoc a považovala by trh s elektrickými autami za osobitný produktový trh, mala by byť pomoc Nemecku schválená bez podrobného preskúmania, keďže trhový podiel príjemcu pomoci na tomto (nesegmentovanom elektroautomobilovom) trhu je nižší ako prahová hodnota 25 % a v rozhodnutí o začatí konania neboli vyjadrené žiadne pochybnosti ohľadom zaužívaných kritérií zlučiteľnosti usmernení pre regionálnu pomoc. Subsidiárne má Komisia flexibilne uplatniť oznámenie k podrobnému preskúmaniu veľkých investičných projektov.

4.1.1. Vymedzenie trhu a podiely na trhu

Relevantným trhom je svetový trh s konvenčnými osobnými motorovými vozidlami

- (43) Nemecko uvádza, že trh s konvenčnými osobnými motorovými vozidlami má byť stanovený ako relevantný produktový trh a svetový trh ako relevantný geografický trh. Ako je to už je v prípade hybridných vozidiel, budú konvenčným osobným motorovým vozidlám v budúcnosti konkurovať aj elektrické autá a spotrebiteľ bude považovať elektrické autá a konvenčné osobné motorové vozidlá za nahraditeľné.
- (44) Hoci sa model i3 a porovnateľné osobné motorové vozidlá z hľadiska dojazdu odlišujú (keďže model i3 musí byť oveľa skôr nabitý, než sa vyžaduje nové naplnenie nádrže pohonných hmôt), i3 a porovnateľné konvenčné vozidlá budú slúžiť rovnakému účelu, pretože disponujú rovnakým priestorom pre cestujúcich a dosahujú rovnakú maximálnu rýchlosť. Substitučnosť dopytu je v prípade modelu i8 dokonca ešte väčšia, pretože dosahuje rovnaký dojazd ako konvenčné osobné motorové vozidlá alebo hybridné osobné motorové vozidlá. Cenový rozdiel medzi elektrickými autami a konvenčnými osobnými motorovými vozidlami by mohol byť znížený pomocou dotácií poskytnutých kupujúcim.
- (45) Podľa Nemecka nerozlišujú zákazníci medzi hybridnými vozidlami, elektrickými vozidlami alebo vozidlami s čisto spaľovacím motorom, keďže sú im známe environmentálne následky výroby elektrickej energie, ktorá sa používa na pohon elektrických áut a voči všetkým typom osobných motorových vozidiel majú rovnaké očakávania z hľadiska noriem ochrany životného prostredia a iných parametrov.
- (46) Pre elektrické autá sa považuje svetový trh za relevantný produktový trh, keďže sa vychádza z toho, že obchodné prúdy sa vyvíjajú všetkými smermi. Čína, Japonsko a USA (ako aj niektoré členské štáty EÚ), ktoré dotovali využívanie elektrických áut a sčasti uplatnili záväzné kvóty pre podiel osobných motorových vozidiel s alternatívnou technológiou pohonu na celkovom trhu s vozidlami, predstavujú podstatný podiel svetového trhu. Okrem toho sú rámcové podmienky pre celosvetový obchod s elektrickými autami identické s tými, ktoré platia pre konvenčné vozidlá alebo sú výhodnejšie.

- (47) Ako bolo uznané v odôvodnení 88⁽²²⁾ rozhodnutia o začatí konania, trhový podiel spoločnosti BMW AG nedosiahne pred ani po investícii prahovú hodnotu 25 %, ani ak bude celý trh EHS (pre konvenčné osobné motorové vozidlá) definovaný ako relevantný geografický trh.

Uplatniteľnosť poznámky pod čiarou 65 usmernení pre regionálnu pomoc

- (48) Z pohľadu Nemecka by sa mala uplatniť poznámka pod čiarou 65 usmernení pre regionálnu pomoc, ak by sa Komisia rozhodla definovať trh s elektrickými autami ako osobitný produktový trh.
- (49) Nemecko pripúšťa, že príjemca pomoci nie je napriek inovatívnej konštrukcii karosérie, ktorou sa modely i3 a i8 odlišujú od konkurenčných produktov, prvým ani jediným výrobcom elektrických vozidiel. Okrem toho už niektorí výrobcovia elektrických áut existujú a do obdobia rokov 2013/2014 sa objavia noví účastníci trhu.
- (50) Nemecko však navrhuje, aby poznámka pod čiarou 65, ak nebude kvôli uvedeným skutočnostiam použitá bezprostredne, bola v danej veci analogicky uplatnená s ohľadom na koncepciu a úvahy, na existencii ktorých sa táto poznámka pod čiarou zakladá.
- (51) Nemecko zastáva názor, že poznámka pod čiarou 65 bola do usmernení pre regionálnu pomoc zakomponovaná na základe poznatku, že výhody, ktoré ponúka skutočná inovácia pre konkurencieschopnosť a podmienky hospodárskej súťaže príslušného trhu prevažujú nad krátkodobými narušeniami hospodárskej súťaže vyvolanými predbežne významnými podielmi inovátorov na trhu. Uplatnenie hodnotení podľa bodu 68 usmernení pre regionálnu pomoc predpokladá existenciu trhu. Táto podmienka nemôže byť splnená novými trhmi; podrobné preskúmanie podľa bodu 68 usmernení by iniciátorov trhu potrestalo a zabránilo by vytvoreniu fungujúceho trhu.
- (52) Nemecko zastáva názor, že hodnotenia podľa bodu 68 usmernení pre regionálnu pomoc by nebolo možné uplatniť zmysluplným spôsobom na základe skutočnosti, že inovátor na trhu, na ktorom je ponúkaný iba malý počet modelov a sériová výroba je ešte mladá, spočiatku vytvára kapacity a podiely na trhu, ktoré sú zo štatistického hľadiska považované za vysoké. Z nemeckého uhla pohľadu neprispieva predmetný investičný projekt k vytváraniu dominantného postavenia na trhu ani k tvorbe nadmernej kapacity na upadajúcom trhu.
- (53) Celkovo sú v tomto prípade dané presne tie skutočnosti, pri ktorých by sa malo použiť priame uplatnenie poznámky pod čiarou 65 usmernení pre regionálnu pomoc. Preto Nemecko zastáva názor, že by sa nemali uskutočniť hodnotenia podľa bodu 68 usmernení a pomoc by mala byť schválená bez podrobného preskúmania.

Podiel na trhu je nižší ako 25 %, aj na trhu s elektrickými autami (v rámci EHP ako aj celosvetovo)

- (54) Nemecko uvádza, že podiel príjemcu pomoci na trhu s elektrickými autami (nezávisle od toho, či je ďalej segmentovaný alebo nie) je nižší ako 25 %, aj pokiaľ by Komisia dospela k záveru, že 1. elektrické autá nie je možné priradiť trhu s konvenčnými osobnými motorovými vozidlami a že 2. poznámka pod čiarou 65 usmernení pre regionálnu pomoc nie je uplatniteľná.
- (55) Nemecko konštatuje, že je síce s ohľadom na cenové a dĺžkové rozdiely vozidiel zložitá preniešť tradičnú segmentáciu trhu s konvenčnými osobnými motorovými vozidlami na trh s elektrickými autami, prognózy o podieloch na trhu s elektrickými autami však boli zostavené týmto spôsobom. Preto sa Nemecko pokúsilo priradiť model i3 ku kombinovanému segmentu C/D, keďže vozidlo sa má na základe ceny zatriediť do segmentu D a na základe dĺžky do segmentu C. Treba tiež poznamenať, že kupujúci elektrických vozidiel prichádzajú zo všetkých segmentov trhu s konvenčnými osobnými motorovými vozidlami a prísna segmentácia trhu s elektrickými autami nie je účelná.
- (56) Nemecko zastáva názor, že trh s elektrickými vozidlami zažije v EHP ako aj celosvetovo s veľkou pravdepodobnosťou dynamický rast; podiel elektrických áut na celkovom trhu s vozidlami rovnako ako počet výrobcov elektrických vozidiel sa o niekoľko rokov výrazne zvýši. Aj keby príjemca pomoci dosiahol podiel na trhu, ktorý v niektorých segmentoch elektrických áut prevyšuje 25 %, išlo by o nereálny scenár alebo iba o momentálny obraz.

⁽²²⁾ V odôvodnení 88 rozhodnutia o začatí konania je uvedené, že trhový podiel príjemcu pomoci je iba na trhu s konvenčnými automobilmi, ako v rámci EHS tak aj celosvetovo, nižší ako prahová hodnota 25 %.

- (57) Nemecko navrhuje prihladať na *ratio* poznámky pod čiarou 65 usmernení pre regionálnu pomoc aj s ohľadom na tento aspekt a neuplatniť hodnotenia podľa bodu 68 usmernení: Prechodne vysoký podiel inovátora na trhu by mal byť posudzovaný z hľadiska dynamického rozvoja trhu, najmä pravdepodobnosti nových vstupov na trh. Iný uhol pohľadu by zabráňoval inovácii a oslaboval by hospodársku súťaž ako aj konkurencieschopnosť. Preto Nemecko navrhuje nehodnotiť ako znak toho, že podiel na trhu je vyšší ako percentuálna sadzba 25 % stanovená v bode 68 písm. a) usmernení pre regionálnu pomoc, ak je prechodne prekročená prahová hodnota 25 % s ohľadom na podiel na trhu s elektrickými autami, čo je už samo osebe veľmi nerealistické.
- (58) Čo sa týka spoľahlivosti údajov o podieloch na trhu, poukazuje Nemecko na to, že doteraz nebola zavedená oddelená segmentácia na trhu s elektrickými autami a jediné odhady údajov existujúce pre rok 2015 boli získané zo štúdie Deutsche Bank z roku 2008. Podľa tejto štúdie podiel elektrických áut na celkovom trhu s vozidlami v roku 2015 predstavuje 1 %; túto odhadovanú hodnotu použilo Nemecko pre prognózu trhového podielu príjemcu pomoci v kombinovanom segmente C/D. Nemecko ďalej vychádza z toho, že elektrické autá budú v budúcnosti v ponuke prevažne v segmentoch A až C, a preto bude podiel elektrických áut v segmentoch A až C celkového trhu s osobnými motorovými vozidlami vyšší (t. j. 2,5 %, hoci túto hodnotu nebolo možné nezávislými štúdiami dokázať). Samotná táto skutočnosť by dokazovala, že prognózy Komisie týkajúce sa podielu spoločnosti BMW Group na trhu sú príliš vysoké a nehodnoverné. Nemecko ďalej tvrdí, že podľa prognóz konzultačných spoločností ako Deutsche Bank a Boston Consulting Group dosiahne podiel elektrických áut na celkovom trhu s vozidlami do roku 2020 3 %, čo takisto povedie k zníženiu podielu spoločnosti BMW Group na trhu. Napokon Nemecko tvrdí, že treba vychádzať z toho, že podiel spoločnosti BMW Group na nasýtenom trhu s elektrickými autami sa nakoniec zníži na hodnotu, ktorá bude porovnateľná s jej podielom na trhu s konvenčnými osobnými motorovými vozidlami, bude teda vo výške medzi [0 – 8 %] a [1 – 9 %], keď bude zavedený systém segmentácie elektrických áut, ktorým budú modely vozidiel jednoznačne priradené k určitým segmentom.
- (59) Nemecko sa ďalej odvoláva na dve ďalšie nedávnejšie štúdie a tvrdí, že týmito štúdiami je preukázané, že podiel príjemcu pomoci na trhu nikdy neprekročí prahovú hodnotu 25 %, keďže podľa prognóz týchto štúdií bude na trhu oveľa väčší počet vozidiel než predpovedali predchádzajúce štúdie. Prvá z týchto štúdií s názvom „European Roadmap – Electrification of Road Transport“ (ďalej len „štúdia European Roadmap“) ⁽²³⁾ poukazuje na to, že do roku 2020 by mohlo byť v EÚ päť miliónov elektrických vozidiel (vrátane zásuvkových hybridných vozidiel) a z grafického znázornenia sa dá následne vyvodiť, že v roku 2016 bude za predpokladu, že budú dosiahnuté významné prelomové technológie, približne jeden milión takýchto vozidiel. Iná štúdia s názvom „Impacts of Electric Vehicles – Deliverable 1 – An overview of Electric Vehicles on the market and in development“ (ďalej len „správa spoločnosti Delft“) bola zverejnená v apríli 2011 a zostavená z poverenia Komisie za účelom prieskumu vplyvov na trh s elektrickými vozidlami ⁽²⁴⁾.

4.1.2. Uplatnenie oznámenia o podrobnom preskúmaní veľkých investičných projektov

- (60) Pokiaľ ide o uplatnenie oznámenia o podrobnom preskúmaní veľkých investičných projektov, Nemecko argumentuje nasledovne:
- a) Keďže nebudú prekročené prahové hodnoty z hľadiska podielu na trhu, neexistuje dôvod pre podrobné preskúmanie opatrenia.
- b) V rámci formálneho vyšetrovacieho konania je pozornosť venovaná výlučne vylúčeniu závažných pochybností vznesených v priebehu predbežného preskúmania z hľadiska zlučiteľnosti opatrenia s vnútorným trhom a nie z hľadiska hodnotenia kritérií zlučiteľnosti, ktoré boli skúmané už v rámci predbežného preskúmania a voči ktorým v tomto štádiu žiadne pochybnosti nevznikli. V rozhodnutí o začatí konania nevyjadrila Komisia žiadne pochybnosti v tom smere, že by opatrenie nespĺňalo štandardné kritériá zlučiteľnosti usmernení pre regionálnu pomoc, najmä nie z hľadiska stimulačného účinku a primeranosti pomoci; formálne vyšetrovacie konanie bolo začaté iba preto, lebo Komisia nemohla s konečnou platnosťou vylúčiť, že bude prekročená prahová hodnota stanovená pre podiel na trhu v bode 68 písm. a) usmernení pre regionálny rozvoj.

⁽²³⁾ „European Roadmap – Electrification of Road Transport“, 2. vydanie, jún 2012, Emma Briec (Renault), Carolien Mazal (Bosch), Gereon Meyer a Beate Müller (VDI/VDE Innovation + Technik GmbH) a európske technologické platformy ERTRAC, EPoS a SmartGrids ako aj za podpory Európskej Komisie prostredníctvom koordinačných opatrení v rámci Capire a ICT4FEV.

⁽²⁴⁾ „Impacts of Electric Vehicles Deliverable 1 – An overview of Electric Vehicles on the market and in development“, správa spoločnosti Delft, apríl 2011, s. 13-16, http://www.cedelft.eu/publicatie/impact_of_electric_vehicles/1153.

- c) Nech Komisia vydá podľa poznámky pod čiarou, bod 56 oznámenia o podrobnom preskúmaní veľkých investičných projektov, podmienené rozhodnutie ⁽²⁵⁾, ktorým bude pomoc schválená s výhradou každoročného predkladania údajov zo strany príjemcu pomoci o vývoji jeho podielu na trhu segmentovanom podľa tradičných kritérií bez podrobného preskúmania.
- d) Vzhľadom na výrazný pozitívny dopad pomoci (nová, ekologická technológia a príslušné inovácie, vytvorenie významného počtu pracovných miest) Komisia buď oznámenie o podrobnom preskúmaní veľkých investičných projektov nemá uplatniť alebo má prinajmenšom zohľadniť určenie pokiaľ ide o primeranosť opatrenia; bod 9 oznámenia stanovuje, že podrobné preskúmanie opatrenia by malo byť primerané možnému narušeniu hospodárskej súťaže, ktoré môže pomoc spôsobiť. Nemecko tvrdí, že netreba očakávať žiadne významné narušenia hospodárskej súťaže. Podnik príjemcu napomôže hospodárskej súťaži, keďže prostredníctvom inovatívnej a vysoko rizikovej investície prevezme na seba úlohu priekopníka.
- e) Nemecko ďalej tvrdí, že Komisia je podľa rozsudku Všeobecného súdu z 10. júla 2012 vo veci T-304/08 ⁽²⁶⁾ povinná uplatniť širokú právomoc úvahy, ktorá jej prináleží podľa Zmluvy o ES, aby stanovila, či očakávané výhody pomoci z hľadiska regionálneho rozvoja prevažujú nad narušením súťaže a obmedzením obchodu medzi členskými štátmi spôsobeným dotovaným projektom.
- f) Nemecko odkazuje na poznámku pod čiarou k bodu 56 oznámenia o podrobnom preskúmaní veľkých investičných projektov ⁽²⁷⁾ a zastáva názor, že oprávnenie Komisie zamietnuť schválenie pomoci na základe oznámenia je obmedzené na tú časť notifikovanej sumy, ktorá prevyšuje prahovú hodnotu notifikačnej povinnosti.

4.1.3. Podrobné preskúmanie opatrenia

4.1.3.1. Pozitívne účinky pomoci

- (61) Nemecko poukazuje na to, že podpora ekologických a energeticky úsporných vozidiel je súčasťou stratégie Európa 2020. V bielej knihe Komisie „Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje“ ⁽²⁸⁾ je stanovený cieľ znížiť podiel konvenčných osobných motorových vozidiel na celkovom trhu s vozidlami do roku 2030 o 50 % a do roku 2050 takéto vozidlá z centier miest úplne vylúčiť.
- (62) Nemecko prispieva k uskutočneniu týchto cieľov, pretože plánuje uviesť do cestnej dopravy do roku 2020 milión a do roku 2014 už 100 000 elektrických vozidiel. Nemecko sa chce stať vedúcim trhom elektromobility. Keďže tieto ciele neboli doposiaľ dosiahnuté, je potrebné vynaložiť ďalšie úsilie. Predmetný investičný projekt prispieva k dosiahnutiu európskych a nemeckých cieľov.
- (63) Okrem toho podporuje projekt ciele stanovené v rámci odporúčaní správy skupiny odborníkov na vysokej úrovni zaoberajúcej sa kľúčovými podpornými technológiami (HLG KET, expertná skupina na vysokej úrovni pre kľúčové technológie), pričom táto správa dôrazne poukazuje na nebezpečenstvo, že by sa mohla znížiť medzinárodná atraktivita Európy, najmä z hľadiska jej nedostatočných kapacít na „prechod“ od technologického know-how k trhovo uplatniteľným produktom.

⁽²⁵⁾ „Komisia sa môže rozhodnúť, že pomoc buď schváli, podmienené schváli alebo zakáže. Ak prijme podmienené rozhodnutie podľa článku 7 ods. 4 [nariadenia Rady (ES) č. 659/1999 z 22. marca 1999 ustanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 108 zmluvy o fungovaní Európskej únie (Ú. v. ES L 83, 27.3.1999, p.1)], môže pripojiť podmienky s cieľom obmedziť narušenie hospodárskej súťaže a zabezpečiť proporionalitu. Môže najmä znížiť notifikovanú výšku pomoci alebo intenzitu pomoci na úroveň, ktorú považuje za primeranú, a teda zlučiteľnú so spoločným trhom.“

⁽²⁶⁾ Rozsudok Všeobecného súdu z 10. júla 2012, Smurfit Kappa/Komisia, T-304/08, bod 91.

⁽²⁷⁾ Táto poznámka pod čiarou má nasledovný obsah: „Ak sa pomoc poskytuje na základe existujúcej schémy regionálnej pomoci, členský štát si ponecháva možnosť poskytnúť takúto pomoc do úrovne, ktorá zodpovedá maximálnej prípustnej výške pomoci, ktorá môže byť podľa platných pravidiel poskytnutá investícií s oprávnenými výdavkami vo výške 100 miliónov EUR.“

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

- (64) Veľkou sériovou výrobou elektrických áut s karosériou z plastového materiálu vystuženého karbónovými vláknami, ktorú doteraz žiadny iný výrobca automobilov nepodnikol, by sa mohli urýchliť technologické zmeny a podporiť hospodárska súťaž na relevantnom trhu.
- (65) Nemecko zastáva názor, že investičný projekt prispeje z dlhodobého hľadiska k vedúcemu postaveniu Európy na trhu automobilového priemyslu.
- (66) Nemecko ďalej uvádza, že projekt prispieva k uskutočňovaniu cieľov Operačného programu Slobodného štátu Sasko pre Európsky fond regionálneho rozvoja (EFRR) ⁽²⁹⁾.
- (67) Počet automobilových závodov je v nových spolkových krajinách ešte stále nižší ako v starých. Podpora investície by znížila rozdiely medzi starými a novými spolkovými krajinami.
- (68) HDP na obyvateľa v Sasku je ešte stále nižší ako priemer Spolkovej republiky Nemecko a EÚ; miera nezamestnanosti je ešte stále vyššia ako nemecký spolkový priemer. Predmetný investičný projekt vytvorí 800 nových priamych pracovných miest.
- (69) Okrem toho investícia vytvorí aj nepriame pracovné miesta v regióne, keďže príjemca pomoci má v úmysle uzatvoriť ďalšie zmluvy s regionálnymi dodávateľmi. To vytvorí pracovné miesta, a síce v prvom rade pre vysoko kvalifikované pracovné sily, ktoré môžu byť použité na moderných technických pracovných miestach nového modifikovaného dodávateľského reťazca. Predpokladá sa, že po úspešnej realizácii tohto investičného projektu budú nasledovať ďalšie investície podniku príjemcu v lokalite Lipsko.
- (70) Nové výrobné metódy budú viesť k tomu, že pracovné sily budú vzdelané v moderných odboroch, napr. technici, ktorí sa v oblasti techniky gúm a plastov špecializujú na materiály vystužené karbónovými vláknami. Keďže potreba kvalifikovaných pracovných síl v elektroautomobilovom priemysle bude narastať, mohlo by sa Sasko rozvinúť na atraktívny región pre zodpovedajúce špecializované pracovné sily.
- (71) Investícia vyvolá aj pozitívne klastrové efekty (pritiahne teda ďalšie investície v prospech regionálneho automobilového priemyslu). Príjemca pomoci je už aktívny v ACOD ⁽³⁰⁾, ktorý vyhlásil lipský región za oblasť, v ktorej má byť podporovaná elektromobilita. Čo sa týka konkrétnych investícií iných podnikov, ktoré nie sú spojené s príjmom pomoci, poukazuje Nemecko na spoločnosť SB-Li-Motive, výrobcu lítiových batérií, ktorá plánuje investície v tomto regióne.
- (72) Podniky, ktoré nie sú prepojené so spoločnosťou BMW Group, budú s najväčšou pravdepodobnosťou profitovať z efektov prelievania poznatkov; okrem toho príjemca pomoci plánuje užšiu spoluprácu s Univerzitou Drážďany, ktorá ponúka študijné odbory so zameraním na automobilový priemysel.

4.1.3.2. Primeranosť pomoci

- (73) Nemecko tvrdí, že pomoc poskytnutá na základe zákona o investičných príplatkoch je podľa všeobecného nariadenia o skupinových výnimkách ⁽³¹⁾ (ďalej len „VNSV“) oslobodená od notifikačnej povinnosti, čo je už samé o sebe indíciou primeranosti pomoci.
- (74) Nemecko zastáva názor, že regionálna pomoc je vhodným nástrojom na zníženie hospodárskeho znevýhodnenia regiónu. Alternatívne opatrenia, ako projekty infraštruktúry, by nedosiahli porovnateľné výsledky, keďže región už disponuje dobre vybudovanou infraštruktúrou, vrátane medzinárodného letiska.

⁽²⁹⁾ Pozri: http://www.strukturfonds.sachsen.de/download/2013_12_17_OP_EFRE_20072013_in_der_Fassung_des4_Aenderungsantrages_Stand_Genehmigung.pdf.

⁽³⁰⁾ Združenie Automotive Cluster Ostdeutschland.

⁽³¹⁾ Nariadenie Komisie (ES) č. 800/2008 zo 6. augusta 2008 o vyhlásení určitých kategórií pomoci za zlučiteľné so spoločným trhom podľa článkov 87 a 88 zmluvy ES (všeobecné nariadenie o skupinových výnimkách) (Ú. v. EÚ L 214, 9.8.2008, s. 3).

- (75) Balík všeobecných opatrení doposiaľ nepostačoval na dosiahnutie cieľov elektromobility (100 000 používaných elektrických áut do roku 2014 a milión používaných elektrických áut do roku 2020), ktoré boli stanovené na nemeckej⁽³²⁾ ako aj na európskej úrovni.

4.1.3.3. Stimulačný účinok/kontrafaktuálny scenár

- (76) Nemecko zastáva názor, že stimulačný účinok pomoci nemôže byť hodnotený výlučne na základe jednej analýzy podľa scenára č. 1 alebo scenára č. 2⁽³³⁾, keďže investičný projekt predstavuje mimoriadny projekt s vysoko inovatívnym charakterom a analýze sú podriadené návratnosť investícií ako aj porovnanie výhod a nevýhod možných lokalít (vrátane zohľadnenia prípadných štátnych podporných opatrení). Preto Nemecko predložilo údaje pre oba scenáre.

Scenár 1:

- (77) V analýze podľa scenára 1 musí členský štát dokázať, že pomoc predstavuje pre príjemcu pomoci stimul prijat investičné rozhodnutie v prospech projektu, ktorý by bez pomoci nebol pre podnik rentabilný v žiadnej lokalite.
- (78) Ako vyplýva z informácií predložených Nemeckom, vnútorná miera návratnosti projektu je bez pomoci vo výške [0 – 8 %] a s pomocou vo výške [1 – 9 %]. Základné výpočty vychádzali zo sedemročnej životnosti, pričom neboli zahrnuté počiatočné, plánovacie náklady a náklady na technickú prípravu projektu a zakladali sa na ročnej produkcii [40 000 – 120 000] vozidiel (teda na minimálnom produkčnom objeme, ktorý príjemca pomoci odhadol pre konvenčné vozidlá nižšej a strednej triedy) a nie na plánovanom počte kusov pre predmetný projekt v množstve [10 000 – 50 000] jednotiek. Vnútorná miera návratnosti je výrazne pod cieľom ROCE⁽³⁴⁾ vo výške 26 %, ktorý príjemca pomoci bežne predpokladá ako primeranú návratnosť investícií pri konvenčných automobilových projektoch a vážený priemer nákladovosti kapitálu vo výške 12 % sa tiež ani zďaleka nedosahuje.
- (79) Napriek tomu sa príjemca pomoci rozhodol, že investíciu zrealizuje. Zastával názor, že projekt napriek nízkej rentabilite prispeje z dlhodobého hľadiska k tomu, aby si zabezpečil svoju už dlho existujúcu silnú pozíciu na úrovni medzinárodnej konkurencie. Nemecko zdôrazňuje, že projekt má charakter pilotného projektu a odvoláva sa na s tým spojené vysoké riziká, ktoré vyplývajú z používania uhlíkových vlákien ako suroviny pre karosérie a na ďalšie dôvody, ktorými sú ešte neodskúšaná výrobná technológia, výroba malého počtu kusov a neistota na strane dopytu.

Scenár 2:

- (80) Nemecko predložilo informácie na dokázanie skutočnosti, že pomoc vykazuje stimulačný efekt priviesť investičný projekt do cieľovej podporovanej oblasti. Bez podpory by sa projekt nezrealizoval v oblasti, na ktorú bola pomoc poskytnutá.

Nákladové rozdiely/strategické hodnotenie

- (81) Nemecko pomocou podnikových podkladov z decembra 2009, napr. dokumentu prerokovanom v rámci neformálnej [...] diskusie vedenia, zhrnutia analýz predloženého na zasadaní predstavenstva a dokumentu o rozhodnutí predstavenstva o určení lokality, predložilo dôkazy o tom, že pre investíciu sa uvažovalo o celom rade lokalít. Patríli k nim Mníchov⁽³⁵⁾, [...], USA/Kanada, Mexiko a Čína.

⁽³²⁾ Pozri Deutsche Bank Research: Elektromobilita, 12. septembra 2011. Nemecko poukazuje na túto štúdiu spoločnosti Deutsche Bank, podľa ktorej by vysoká podpora a rýchly technický pokrok viedli k tomu, že by podiel elektrických áut na registrácii nových automobilov v roku 2020 predstavoval rádovo 7 %, kým podiel na trhu pri nízkom stupni podpory a technickom pokroku by bol iba približne 2 %.

⁽³³⁾ Ako sa to vyžaduje podľa bodu 22 oznámenia o podrobnom preskúmaní veľkých investičných projektov.

⁽³⁴⁾ ROCE (Return on capital employed), návratnosť investícií, je bilančným ukazovateľom, ktorý sa používa vo finančnom sektore, pri hodnotení a v účtovníctve. Na základe návratnosti investícií je možné určiť, aký výnos dosiahne podnik svojimi aktivitami a aké straty vzniknú na základe jeho záväzkov.

⁽³⁵⁾ Ako uviedlo Nemecko, v prípade možnosti lokality „Mníchov“ vlastne ide o „Mníchov v spojení s Wackersdorffom“.

- (82) Vyššie uvádzané dokumenty sa vzťahujú výlučne na investície vo vzťahu k modelu i3. Rozhodnutie vyrábať model i8 na rovnakých zariadeniach ako model i3 bolo prijaté až v roku 2011. Nemecko neoznámilo s ohľadom na výrobu modelu i8 žiadne dodatočné oprávnené náklady ani dodatočnú pomoc a nepredložilo ani žiadne dokumenty o rozhodovacom procese ohľadom lokality pre investície vo vzťahu k modelu i8.
- (83) Ako to vyplýva z predložených podkladov, uskutočnilo sa porovnanie rôznych lokalít na základe celého radu kvantitatívnych a kvalitatívnych faktorov, napríklad investičných nákladov⁽³⁶⁾, vzdialenosti k miestu výroby umelých hmôt a umelých hmôt vystužených karbónovými vláknami, možnosti zabrániť investíciám na zelenej lúke, dorozumievacích ťažkosti, chýbajúcej ochrany know-how, vzdialenosti medzi vývojovým a logistickým centrom. V rámci predbežného výberu boli na základe celkovej analýzy vyššie uvádzaných faktorov ako lokality vylúčené [...] ⁽³⁷⁾, USA/Kanada, Mexiko a Čína a výber zostal obmedzený na Lipsko a Mníchov.
- (84) Investície na zelenej lúke neboli potrebné v Mníchove ani v Lipsku; investície v týchto lokalitách sa nespájajú s dorozumievacími ťažkosťami, neexistuje nebezpečenstvo nedostatočnej ochrany know-how, ani nie je potrebné počítať s logistickými problémami alebo s tým, že by bola vzdialenosť k vývojovému centru spoločnosti BMW Group, ktoré sa nachádza v Mníchove, príliš veľká. Najnižšie investičné náklady by boli v skutočnosti potrebné v lokalite Mníchov, ktorá sa zároveň nachádza najbližšie k vývojovému centru spoločnosti BMW Group. Lipsko oproti tomu ponúka výhodu, že tu existujú dobré možnosti budovania kapacít, čo by príjemcovi pomoci umožňovalo rýchlo zvýšiť produkciu bez významných dodatočných nákladov na počet [50 000 – 90 000] elektrických vozidiel za rok.
- (85) Nemecko objasňuje, že kalkulácie k stanoveniu lokality sa uskutočňovali na základe ročného objemu výroby vo výške [10 000 – 50 000] osobných motorových vozidiel a na základe vážených priemerných kapitálových nákladov vo výške 12 % ako diskontného faktora a že vo výpočtoch sú zahrnuté investičné náklady súvisiace s výrobkom, stavebné investičné náklady, náklady na plánovanie a počiatočné náklady, výrobné náklady, náklady za dodávky, fixné náklady a takzvané náklady inbound/outbound (náklady na logistiku a clá pri medzinárodnej preprave). Vyššie uvádzané kalkulácie pochádzajú z decembra 2009 a ukazujú, že lokalita Mníchov by bez pomoci vo výške 17 miliónov EUR spôsobila menšie náklady ako lokalita Lipsko.
- (86) So zreteľom na strategické hodnotenie spomenulo Nemecko výhody týkajúce sa stratégie zásobovania príjemcu pomoci, neuviedlo však podrobnosti. Žiadna z výhod uvádzaných pre lokalitu Lipsko a/alebo lokalitu Mníchov nebola vyjadrená v peňažnej hodnote.

Úloha štátnej pomoci

- (87) Nemecko tvrdí, že pomoc mala pre rozhodovanie o lokalite rozhodujúci význam. Vzhľadom na nákladové rozdiely medzi oboma lokalitami by sa inak investícia v Lipsku neuskutočnila. Z nemeckého hľadiska bolo dokázané, že podpora poskytla stimul na to, aby bola investícia umiestnená v Lipsku.
- (88) Vo výpočtoch vlastných investičných nákladov nie je zahrnutá žiadna štátna pomoc. Nemecko však zdôrazňuje, že zohľadnenie prípadných podporných prostriedkov zohralo centrálnu úlohu v procese rozhodovania⁽³⁸⁾ a trvá na tom, že predstavenstvo spoločnosti BMW AG sa na základe očakávanej štátnej pomoci vo výške 50 miliónov EUR rozhodlo, že investičný projekt bude umiestnený v Lipsku. V dvoch tabuľkách jednej z príloh k zhrňujúcemu dokumentu, ktorý bol predložený predstavenstvu spoločnosti BMW AG pre rozhodovanie o lokalite, sú skutočne uvedené rôzne sumy a intenzity pomoci, ktoré by boli k dispozícii v rôznych lokalitách, aj v [...]. V konečnom dôsledku z dokumentu predstavenstva jednoznačne vyplýva, že výška štátnej pomoci/podporných prostriedkov, ktoré by boli k dispozícii v [...], Mexiku, USA a Číne, je príliš malá na vyrovnanie nevýhod, ktoré by príjemcovi pomoci vznikli pri umiestnení investičného projektu v týchto lokalitách.

⁽³⁶⁾ Z grafu prerokovaného počas neformálnej [...] diskusie vyplýva, že sa predpokladali nasledujúce dodatočné investičné náklady rôznych lokalít na základe porovnania s Lipskom: Kanada: + [20 – 120] miliónov EUR, [...]: + [40 – 150] miliónov EUR, USA: + [40 – 150] miliónov EUR.

⁽³⁷⁾ Lokalita v [...] bola okrem Lipska jedinou lokalitou, ktorá sa nachádza v podporovanej oblasti a bola vylúčená, pretože by bola bývala potrebná investícia na zelenej lúke, očakávali sa dorozumievacie a prekladateľské problémy, z dôvodu vzdialenosti od vývojového centra podniku a na základe nevýhod s ohľadom na logistiku.

⁽³⁸⁾ Pozri bod 81 tvrdenia z 5. apríla 2012.

4.1.3.4. Proporcionalita

- (89) Podľa bodu 32 oznámenia o podrobnom preskúmaní veľkých investičných projektov sa v situácii scenára 1 spravidla vychádza z toho, že pomoc spĺňa zásadu proporcionality, ak je v dôsledku poskytnutia pomoci návratnosť investície v súlade s bežnou mierou návratnosti, ktorú spoločnosť uplatňuje pri iných investičných projektoch, s kapitálovými nákladmi spoločnosti ako celku alebo s návratnosťou, ktorá je v príslušnom priemyselnom odvetví bežná.
- (90) Nemecko pripúšťa, že suma pomoci ani zďaleka nepostačuje na dosiahnutie miery návratnosti, ktorá je bežne dosahovaná pri iných investičných projektoch príjemcu pomoci, avšak opätovne zdôrazňuje, že k tomuto rozhodnutiu viedli iné úvahy strategickej povahy (pozri odôvodnenia 79 a 84).
- (91) Napriek zneniu bodu 33 oznámenia o podrobnom preskúmaní veľkých investičných projektov, podľa ktorého sa pri situácii scenára 2 spravidla vychádza z toho, že vzhľadom na stimul umiestnenia pomoc spĺňa zásadu proporcionality, ak zodpovedá rozdielu medzi čistými nákladmi, ktoré vzniknú podniku príjemcu na investíciu v podporovanom regióne, a čistými nákladmi, ktoré by mu vznikli na investíciu v alternatívnom regióne/alternatívnych regiónoch, Nemecko uvádza, že celková suma pomoci notifikovaná v roku 2009 vo výške približne 50 miliónov EUR zodpovedá princípu proporcionality. Nemecko sa totiž nazdáva, že Komisia v rámci prešetrovania toho, či rozdiel medzi čistými nákladmi investície v oboch lokalitách Lipsko a Mníchov spĺňa ustanovenia oznámenia o podrobnom preskúmaní veľkých investičných projektov z hľadiska proporcionality opatrenia, nemá zohľadňovať číselnú nákladovú nevýhodu lokality Lipsko voči lokalite Mníchov vo výške 17 miliónov EUR, ktorú stanovilo predstavenstvo spoločnosti BMW AG v decembri 2009, ale má prijať rozhodnutie na základe konkrétnych investičných nákladov, ktoré vznikajú príjemcovi pomoci pri realizácii investičného projektu, t. j. po ukončení počiatočnej investície ⁽³⁹⁾.
- (92) Nemecko zastáva názor, že primeranosť opatrenia nemusí byť znázornená pomocou rovnakých dokumentov ako stimulačný účinok. V bode 35 oznámenia o podrobnom preskúmaní veľkých investičných projektov sa uvádza, že členský štát „[musí] dokázať primeranosť [opatrenia pomoci] na základe vhodnej dokumentácie, *napríklad* [pridaný dôraz] na základe dokumentácie uvedenej v bode 26“.
- (93) Nemecko sa ďalej odvoláva na konzultačný dokument o „všeobecných zásadách ekonomicky zameraného preskúmania zlučiteľnosti štátnej pomoci podľa článku 87 ods. 3 Zmluvy ES“, ktorý pred niekoľkými rokmi zverejnilo generálne riaditeľstvo pre hospodársku súťaž. Na tento konzultačný dokument odkazuje, aby podložilo svoje tvrdenie, podľa ktorého sa preskúmanie proporcionality pomoci na rozdiel od preskúmania stimulačného účinku, ktoré sa kľúčovo zaoberá otázkou, či sa správanie príjemcu pomoci prostredníctvom podpory zmenilo, musí uskutočňovať na základe podrobného posúdenia následkov pomoci pre hospodársku súťaž, a preto sa musí zamerať na to, či je suma pomoci vyššia ako nevyhnutné minimum ⁽⁴⁰⁾.
- (94) Za účelom podpory svojej argumentácie Nemecko ďalej poukazuje na bod 107 rozsudku Všeobecného súdu vo veci T-396/08 – Slobodný štát Sasko/Komisia. Nemecko zastáva názor, že sa tam konštatuje nasledovné: „V rámci preskúmania primeranosti musia byť predložené všetky prvky, ktoré sú nápomocné pri posudzovaní prípadu“ ⁽⁴¹⁾. Okrem toho sa Nemecko odvoláva na vyššie uvádzanú vec, aby podložilo svoje tvrdenie, že Komisia sa môže slobodne rozhodnúť použiť pre účely preskúmania zlučiteľnosti predmetnej pomoci s vnútorným trhom všetky konkrétne a skutočné okolnosti, ktoré sú zo zreteľom na príjemcu pomoci dôležité ⁽⁴²⁾. Nemecko zastáva názor, že Komisia môže použiť na preskúmanie proporcionality pomoci aktualizované znenie tých dokumentov, na základe ktorých bol doložený stimulačný účinok.

⁽³⁹⁾ Smerodajné podrobnosti sú uvádzajú ďalej v odôvodnení 102.

⁽⁴⁰⁾ Nemecko neuvádza, na ktoré konkrétne časti textu konzultačného dokumentu sa odvoláva. Dokument je dostupný na nasledujúcej internetovej stránke: http://ec.europa.eu/competition/state_aid/reform/economic_assessment_de.pdf.

⁽⁴¹⁾ Rozsudok Všeobecného súdu z 8. júla 2010, Slobodný štát Sasko a krajina Sasko-Anhaltsko/Komisia, T-396/08, bod 107. V bode 107 rozsudku sa iba opakuje judikatúra, podľa ktorej „[...] musí Komisia, ak preskúmava zlučiteľnosť štátnej pomoci so spoločným trhom, zohľadniť všetky relevantné okolnosti.“

⁽⁴²⁾ Podľa bodu 108 rozsudku vo veci T-396/08, Slobodný štát Sasko a krajina Sasko-Anhaltsko/Komisia, [smela] Komisia pre účely preskúmania zlučiteľnosti otázky pomoci zohľadniť konkrétne skutočné okolnosti týkajúce sa príjemcu pomoci [...]. Komisia si nie je istá, či Nemecko tvrdí, že všetky okolnosti, ktoré považuje v konaní za relevantné, zohľadniť môže alebo zohľadniť musí. Rozsudok sa okrem toho týka prípadu, v ktorom členský štát namietal, že Komisia by určité okolnosti pri posudzovaní zlučiteľnosti pomoci v príslušnom prípade nemala preskúmavať.

- (95) Nemecko ďalej tvrdí, že oznámenie o podrobnom preskúmaní veľkých investičných projektov neobsahuje žiadne ustanovenia o stanovení konkrétneho času, vo vzťahu ku ktorému má byť proporционаlita dokázaná, a zastáva názor, že posudzovanie proporционаlity pomoci sa neviaže na zmenu správania na strane príjemcu pomoci v čase rozhodnutia o lokalite.
- (96) Okrem toho nespočíva rozhodujúce kritérium na rozdiel od preskúmania stimulu účinku v tom, že je dokument už v čase rozhodnutia o lokalite investície predložený, ale podľa bodu 35 oznámenia o podrobnom preskúmaní veľkých investičných projektov spočíva v tom, že dokument na preskúmanie primeranosti opatrenia je „vhodný“.
- (97) Nemecko zastáva názor, že nie je vhodné použiť dokument, ktorý už bol použitý na doloženie stimulačného účinku pomoci, aj ako základ pre preskúmanie proporционаlity, keďže by mali byť zohľadnené možné zmeny hospodárskej situácie, najmä skutočnosť, že od pôvodného rozhodnutia o lokalite boli prijaté ďalšie investičné rozhodnutia (výroba modelu i8).
- (98) Preto Nemecko tvrdí, že v súlade s judikatúrou a za účelom zabezpečenia toho, že proporционаlita pomoci bude preskúmaná ekonomicky účinným spôsobom, musia byť použité aktuálnejšie podklady. Takýto postup by tiež bol v súlade s praxou, ktorá je bežná v iných oblastiach, napr. pri kontrole pomoci *ex post*.
- (99) Novšími informáciami o podniku príjemcu a aktuálnych údajov o trhu je možné znázorniť skutočnú nevýhodu lokality Lipsko vo vzťahu k čistým nákladom.
- (100) Nemecko zastáva názor, že dokument predstavenstva, ktorý vyčísluje nákladový rozdiel medzi oboma lokalitami na 17 miliónov EUR, neobsahuje dostatočné údaje k preskúmaniu proporционаlity, pretože napríklad nezahrňa analýzu nákladov a výnosov podľa usmernení Spoločenstva o štátnej pomoci pre priemysel motorových vozidiel ⁽⁴³⁾ z roku 1997. Dokument predstavenstva podáva iba selektívne informácie, ktoré sa zakladajú na určitých hypotézach ako aj číselných údajoch k nákladom a výnosom opatrenia. Aby bolo možné preskúmať proporционаlitu pomoci na základe reálnych nákladových rozdielov oboch lokalít, musia byť pre pomer nákladov a výnosov použité iné hypotézy a číselné údaje.
- (101) Nemecko preto tvrdí, že dodatočné náklady vo výške 29 miliónov EUR, ktoré boli zistené do septembra 2012, by mali byť pripočítané k sume 17 miliónov EUR, ktorá bola odhadovaná ako dodatočné náklady lokality Lipsko v decembri 2009.
- (102) Nemecko predložilo dokument zo septembra 2012 s rozpisom uvádzaných ďalších nákladových nevýhod ⁽⁴⁴⁾ (bez dodatočných nákladov, ktoré by nastúpili v prípade oboch lokalít):
- a) Výstavba montážnej haly pre model i3, aby tam bolo možné umiestniť aj montáž modelu i8: [...] miliónov EUR.
 - b) Výstavba haly na konštrukciu karosérií modelov i3 a i8 (t. j. na výrobu komplexnejších komponentov karosérie): [...] miliónov EUR.
 - c) V pokročilom štádiu vývoja produkcie bolo potrebné prerozdeliť vytváranie hodnôt medzi oboma lokalitami, čo malo za následok výstavbu montážnej haly: [...] miliónov EUR.
 - d) [...] mali byť pôvodne poskytované dodávateľom, teraz sú však vyrábané spoločnosťou BMW AG v budove, ktorá spočiatku ešte nebola plánovaná. Lokalita Mníchov mohla byť zásobovaná priľahlým závodom príjemcu pomoci v Landshute: Náklady na novú budovu: [...] miliónov EUR.

⁽⁴³⁾ Ú. v. ES C 279, 15.9.1997, s. 1.

⁽⁴⁴⁾ Nemecko najmä uvádza, že základná plocha existujúcich zariadení v Mníchove je dostatočne veľká a rozšírenie budov nie je potrebné alebo iba v malom rozsahu.

- e) Na základe dodatočnej výroby boli potrebné dodatočné investície do nesériovej logistiky⁽⁴⁵⁾ (hasiace systémy, hasičské vozidlá, zariadenia na nakladanie s odpadom atď.). V lokalite Mníchov by boli tieto investície na základe existujúcich väčších zariadení menej rozsiahle: [...] miliónov EUR.
- f) Pre zdokonalené výrobky sa vyžaduje komplikovanejší proces zabezpečovania kvality než bolo plánované, z čoho vyplynuli dodatočné investície do výbavy kontroly kvality, ktorá už v lokalite Mníchov existovala: [...] miliónov EUR.
- g) Nakoniec spôsobilo zavedenie novej stratégie logistiky vo všetkých závodoch príjemcu pomoci v lokalite Lipsko vyššie náklady ako v lokalite Mníchov: [...] miliónov EUR.

4.1.3.5. Negatívne účinky

- (103) Čo sa týka potenciálnych negatívnych účinkov pomoci na relevantnom produktovom trhu, Nemecko svoje tvrdenie obmedzuje na dôsledky, ktoré by sa uplatnili v prípade scenára 2. Nemecko teda zdôrazňuje, že pomoc podľa bodu 40 oznámenia o podrobnom preskúmaní veľkých investičných projektov nemá žiadne účinky na hospodársku súťaž, keďže by bola investícia uskutočnená aj bez pomoci a pomoc zodpovedá princípu proporcionality; predovšetkým by sa akékoľvek posilnenie moci podniku príjemcu na trhu uskutočnilo aj bez pomoci. Ďalej nie je trh s ohľadom na politické stratégie podpory elektromobility zmenšujúcim sa trhom a pomoc neprispieva k zachovávaniu neefektívnych trhových štruktúr. Nemecko zastáva názor, že tento predpoklad podporuje aj skutočnosť, že neboli predložené žiadne stanoviská od potenciálnych konkurentov.
- (104) Nemecko ďalej zdôrazňuje, že je nepravdepodobné, že by bol potenciálnym konkurentom podniku príjemcu z dôvodu jeho dopytu po uhlíkových vláknach zabránený prístup k ponuke karbónových vlákien, keďže na trhu existuje množstvo poskytovateľov a nezávislí analytici na základe toho predpokladajú, že dopyt ako aj ponuka uhlíkových vlákien sa budú zvyšovať, pričom ponuka bude do budúcnosti minimálne taká veľká ako dopyt. Z týchto dôvodov nedisponuje príjemca pomoci trhovou silou na tomto trhu verejného obstarávania.
- (105) Jediná dočasná výhoda, ktorú by pravdepodobne mohol príjemca pomoci na trhu dosiahnuť, spočíva v know-how, ktorý si osvojí [...]. Vzhľadom na početné hospodárske subjekty v [...] však vždy existuje možnosť vstupu na trh alebo spolupráce.

5. POSÚDENIE POMOCI

5.1. Existencia pomoci

- (106) Aby bolo opatrenie považované za štátnu pomoc, musia byť spoločne splnené nasledujúce kritériá: i) opatrenie musí byť štátnou podporou alebo podporou poskytnutou zo štátnych prostriedkov; ii) podnikom z toho musí vyplývať hospodárska výhoda; iii) táto výhoda musí byť selektívna a iv) uvedené opatrenie narušá hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže a ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi.
- (107) Finančná podpora sa uskutočňuje prostredníctvom nemeckých orgánov vo forme investičného príplatku. Podporu je teda možné považovať za štátnu podporu poskytnutú zo štátnych prostriedkov v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.
- (108) Keďže pomoc je poskytnutá iba jednému podniku, spoločnosti BMW AG, jedná sa o selektívne opatrenie.
- (109) Opatrenie odbreňuje podnik od nákladov, ktoré by za bežných trhových podmienok musel pri budovaní výrobného zariadenia znášať sám, a tým mu poskytuje ekonomickú výhodu voči jeho potenciálnym konkurentom.
- (110) Pomoc je poskytnutá nemeckými orgánmi na investičný projekt na výrobu osobných motorových vozidiel s elektrickým a s hybridným pohonom. Keďže s takýmito automobilmi sa obchoduje medzi členskými štátmi, táto podpora pravdepodobne ovplyvní obchod medzi členskými štátmi.

⁽⁴⁵⁾ V nemčine: nesériová logistika.

- (111) Ekonomická výhoda, ktorú dosiahla spoločnosť BMW AG voči iným potenciálnym konkurentom pri výrobe tovaru, s ktorým sa obchoduje v rámci EÚ, môže narušať hospodársku súťaž alebo môže hroziť narušením hospodárskej súťaže.
- (112) Na základe uvedených skutočností Komisia konštatuje, že notifikované opatrenie pre spoločnosť BMW AG predstavuje štátnu pomoc podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

5.2. Zákonnosť pomoci

- (113) Notifikáciou plánovaných opatrení pomoci si Nemecko splnilo svoje povinnosti podľa článku 108 ods. 3 ZFEÚ a povinnosť individuálnej notifikácie podľa článku 6 ods. 2 všeobecného nariadenia o skupinových výnimkách.

5.3. Právny základ preskúmania

- (114) Keďže národný právny základ pre schválenie pomoci, zákon o investičných príplatkoch, (s výhradou súhlasu Komisie) vytvára právny nárok príjemcu pomoci pokiaľ ide o náklady, ktoré vznikli pred 1. januárom 2014, je možné pomoc považovať za schválenú pred júlom 2014⁽⁴⁶⁾. Keďže okrem toho je cieľom pomoci podpora regionálneho rozvoja, tvoria usmernenia pre regionálnu pomoc, najmä oddiel 4.3 vo vzťahu k veľkým investičným projektom a oznámenie o podrobnom preskúmaní veľkých investičných projektov základ pre kontrolu zlučiteľnosti pomoci s vnútorným trhom.

5.4. Dodržanie štandardných kritérií zlučiteľnosti usmernení pre regionálnu pomoc

- (115) Ako uviedla Komisia v rozhodnutí o začatí konania, notifikovaná investičná pomoc v prospech spoločnosti BMW AG je v súlade so všeobecnými kritériami zlučiteľnosti usmernení pre regionálny rozvoj: spĺňa formálne kritérium z hľadiska stimulačného účinku, podnik príjemcu sa nenachádza v ťažkostiach, pomoc sa poskytuje pre počiatočnú investíciu vo forme diverzifikácie výroby prevádzkarne na nové doplnujúce produkty, oprávnené náklady boli definované v súlade s relevantnými ustanoveniami, príjemca pomoci poskytuje vlastný príspevok vo výške minimálne 25 % oprávnených nákladov a zaviazal sa, že investíciu v predmetnom regióne udrží minimálne po dobu piatich rokov. Ďalej nie je celková diskontovaná suma pomoci vyššia ako maximálna sadzba pomoci prípustná podľa mechanizmu znižovania podľa bodu 67 usmernení pre regionálnu pomoc.

5.5. Uplatniteľnosť poznámky pod čiarou 65 usmernení pre regionálnu pomoc

- (116) V súlade s poznámkou pod čiarou 65 usmernení pre regionálnu pomoc nemusia byť vykonané hodnotenia podľa bodu 68 písm. a) a b) usmernení, ak členský štát preukáže, že príjemca pomoci vytvorí nový produktový trh a pomoc sa schváli do výšky sumy zníženej podľa bodu 67 usmernení.
- (117) *Ratio* poznámky pod čiarou 65 pozostáva v uznaní toho, že vykonanie hodnotení podľa bodu 68 písm. a) a b) usmernení pre regionálnu pomoc v prípade vytvorenia nového produktového trhu nie je účelné, pretože referenčný trh pred uzatvorením investície ešte neexistuje. Podnik, ktorý vytvorí nový produktový trh, získa na tomto trhu mimoriadne veľký podiel, s najväčšou pravdepodobnosťou dokonca 100 %. Hodnotenie podľa bodu 68 písm. b) usmernení, ktorým sa meria nárast kapacity na trhu s podpriemerným rastom, nebolo možné vykonať, pretože potrebné údaje pre miery rastu počas päťročného referenčného obdobia nie sú k dispozícii.
- (118) Komisia konštatuje, že hoci spoločnosť BMW AG môže byť prvým výrobcom elektrickým áut, ktorý podal formálnu žiadosť o poskytnutie regionálnej pomoci, niektorí konkurenti začali s výrobou takýchto vozidiel už pred spoločnosťou BMW AG a iní výrobcovia s ňou pravdepodobne čoskoro začnú.
- (119) Nemecko pripúšťa, že už existujú niektorí výrobcovia áut, ktorí vyrábajú elektrické vozidlá a že do roku 2013/2014 vstúpia na trh ďalší výrobcovia automobilov. Nemecko však tvrdí, že poznámka pod čiarou 65 usmernení pre regionálnu pomoc by sa mala uplatniť analogicky, ak nie je na prípad štátnej pomoci uplatniteľná priamo.

⁽⁴⁶⁾ V zmysle bodu 20 písm. d) usmernení pre regionálnu pomoc 2014–2020 (Ú. v. C 209, 23.7.2013, s. 1).

- (120) Dôvody, ktoré Nemecko predkladá v prospech uplatnenia poznámky pod čiarou 65 usmernení pre regionálnu pomoc, nie sú dostatočne presvedčivé, aby nimi bolo možné zdôvodniť upustenie od vykonania hodnotení podľa bodu 68 usmernení. Poznámka pod čiarou 65 usmernení platí, keď príjemca pomoci vytvára nový produktový trh. Výroba inovatívneho výrobku však nevedie nutne k vytvoreniu nového produktového trhu.
- (121) Pokiaľ tak, ako je to v predmetnom prípade, produktom, ktoré ponúkajú konkurenti, konkuruje na trhu nový inovatívny model príjemcu pomoci (t. j. spoločnosti BMW AG), potom relevantný produktový trh nepozostáva výlučne z inovatívneho produktu príjemcu pomoci. Produkty ponúkané konkurentmi musia byť tiež zohľadnené. Ak by bolo možné poznámku pod čiarou 65 usmernení pre regionálnu pomoc rozšíriť sa predmetnú pomoc pre spoločnosť BMW AG, musela by byť na tomto základe aj tým konkurentom, ktorí ponúkajú na trhu elektrické autá, poskytnutá regionálna pomoc. Na základe uvedených skutočností Komisia konštatuje, že poznámka pod čiarou 65 usmernení pre regionálnu pomoc sa tejto veci nedotýka a že musia byť vykonané hodnotenia podľa bodu 68 písm. a) a b) usmernení.

5.6. Uplatnenie hodnotení podielu na trhu a zvýšenia kapacity podľa bodu 68 písm. a) a b) usmernení pre regionálnu pomoc

- (122) Komisia musí určiť, či je na základe stanovísk, ktoré boli doručené ako reakcia na rozhodnutie o začatí konania, možné bez akýchkoľvek pochybností vylúčiť, že je prekročená prahová hodnota pre hodnotenie podľa bodu 68 písm. a) usmernení pre regionálnu pomoc, a preto nie je potrebné uskutočniť v priebehu formálneho vyšetrovacieho konania podrobné právne posúdenie štátnej pomoci. Ako už Komisia objasnila v odôvodneniach 93 až 99 rozhodnutia o začatí konania, nie je hodnotenie podľa bodu 68 písm. b) usmernení pre regionálnu pomoc v predmetnom prípade relevantné, pretože v prípade trhu s elektrickými autami sa jedná o rastúci trh a výrobné kapacity pre modely i3 a i8 nepredstavujú problém.
- (123) Hodnotenie podľa bodu 68 písm. a) usmernení pre regionálnu pomoc vedie k podrobnému preskúmaniu, kedy Komisia na základe jej predložených informácií stanoví, že príjemca pomoci má v držbe na relevantnom produktovom a geografickom trhu podiel, ktorý presahuje prahovú hodnotu 25 %. Ak sa relevantný produktový a geografický trh nedá dôsledne vymedziť, vykoná sa podrobné preskúmanie, ak príjemca pomoci disponuje na minimálne jednom hodnovernom relevantnom trhu, ktorý by mohla pomoc narušiť, podielom na trhu, ktorý presahuje prahovú hodnotu 25 %. V každom prípade Komisia zdôrazňuje, že rozhodnutie vykonať podrobné preskúmanie nemá vplyv na hodnotenie zlučiteľnosti opatrenia pomoci s vnútorným trhom.

5.6.1. Definovanie trhu a podiel na trhu

5.6.1.1. Relevantný tovarový trh

Prináležia konvenčné osobné motorové vozidlá a elektrické autá k rovnakému produktovému trhu?

- (124) Nemecko v rámci predbežného preskúmania uviedlo, že elektrické autá patria ku konvenčnému trhu s osobnými motorovými vozidlami a model i3 (čisto elektrické vozidlo) by mal byť priradený ku konvenčnému segmentu C príp. D alebo ku kombinovanému segmentu C/D a model i8 (hybridné vozidlo) podľa klasifikácie spoločnosti IHS Global Insight segmentu F.
- (125) V rozhodnutí o začatí konania Komisia uviedla, že vzhľadom na chýbajúcu substitučnosť na strane ponuky a obmedzenú substitučnosť na strane dopytu nemôže rozhodnúť o tom, či tvoria elektrické autá samostatný produktový trh a patria bez rozlišovania techniky pohonu k trhu s konvenčnými osobnými motorovými vozidlami. Ďalej v prípade, že existuje oddelený trh s elektrickými autami, nedokáže stanoviť, či je tento možné ďalej rozdeliť na segmenty a či je prípadne možné preniesť segmentáciu trhu s konvenčnými osobnými motorovými vozidlami na samostatný trh s elektrickými autami. Napokon Komisia nedokázala s konečnou platnosťou stanoviť, či má byť model i3 priradený segmentu C, segmentu D alebo kombinovanému segmentu C/D a či má byť model i8 priradený segmentu F.
- (126) Ako je to objasnené v odôvodneniach 43 až 45, Nemecko vo svojich stanoviskách tvrdí, že elektrické autá si budú v budúcnosti konkurovať s konvenčnými osobnými motorovými vozidlami a spotrebiteľ ich bude považovať za nahraditeľné, ako je tomu už teraz v prípade hybridných vozidiel. Nemecko ďalej uviedlo, že model i3 a model i8 sú napriek problematike dosahu na strane dopytu nahraditeľné konvenčnými osobnými motorovými vozidlami, keďže všeobecný účel ako elektrických áut tak aj konvenčných vozidiel spočíva v preprave osôb a že rozdiel v cene medzi elektrickými autami a porovnateľnými konvenčnými osobnými motorovými vozidlami sa môže zmenšiť prostredníctvom dotácie pre spotrebiteľov.

- (127) Komisia konštatuje, že žiadna zo zainteresovaných strán nepredložila stanoviská ku všeobecnej hlavnej otázke, či má byť trh s konvenčnými osobnými motorovými vozidlami považovaný za relevantný produktový trh pre elektrické a hybridné vozidlá. Keďže Komisia nemá k dispozícii dostatočné informácie, aby rozhodla o tom, či majú byť všetky rôzne druhy elektrických a hybridných vozidiel všeobecne priradené k trhu s konvenčnými osobnými motorovými vozidlami, Komisia rozhodla, že otázku, či elektrické a hybridné vozidlá patria k všeobecnému trhu s osobnými motorovými vozidlami, ponechá otvorenú.

Je možné segmenty C alebo D konvenčných osobných motorových vozidiel príp. segmenty E2 alebo F konvenčných osobných motorových vozidiel považovať v tejto veci za relevantné produktové trhy?

- (128) Ako je to objasnené v odôvodnení 123, podrobné preskúmanie sa vykoná pre každý relevantný model, keď bude prekročená prahová hodnota 25 % z hľadiska podielu na trhu minimálne na jednom z hodnoverných trhov. Preto postačuje, ak Komisia preskúma, či model i3 bez pochybností patrí k jednému zo segmentov C alebo D trhu pre konvenčné osobné motorové vozidlá, bez toho, aby sa zaoberala otázkou, či patrí model i8 k segmentu E2/F. Komisia preto rozhodla, že preverenie obmedzí na otázku, či patrí model i3 segmentom C alebo D konvenčných osobných motorových vozidiel.
- (129) Komisia nedokáže odstrániť pochybnosti vyjadrené v rozhodnutí o začatí konania v súvislosti s otázkou, či je trh s konvenčnými osobnými motorovými vozidlami (segment C alebo D) považovaný za jediný relevantný produktový trh pre model i3. Po prvé, počas konania neboli Komisii poskytnuté žiadne stanoviská zainteresovaných strán. Po druhé, segmentácia na základe tradičných kritérií je, ako priznalo Nemecko (pozri odôvodnenie 55), problematická, pretože existujú rozdiely medzi cenami a dĺžkami elektrických vozidiel a konvenčných vozidiel určitého segmentu.
- (130) Ďalej neboli predložené žiadne informácie, na základe ktorých by boli odstránené pochybnosti Komisie vo vzťahu k otázke, či je model i3 ako čisté elektrické vozidlo na strane dopytu dostatočne nahraditeľné konvenčným vozidlom⁽⁴⁷⁾. Zdanlivo vládne v príslušnej literatúre⁽⁴⁸⁾ konsenzus, že podstatné kritériá predstavujú rozdiely v dosahu (teda v možnosti jazdiť na vozidle bez jeho tankovania pohonnými látkami alebo nabíjania batérie), čas nabíjania, dostupnosť nabíjajúcich staníc a životnosť batérií elektrických vozidiel. Model i3 musí byť napríklad nabitý po iba 150 najazdených kilometroch. Preto Komisia na základe informácií, ktoré jej boli predložené, nedospela k presvedčeniu, že existuje dostatočná nahraditeľnosť na strane dopytu medzi modelom i3 a modelmi konvenčných osobných motorových vozidiel segmentov C a D, aby bolo možné tieto vozidlá považovať za patriace k rovnakému produktovému trhu.
- (131) Okrem toho je nesporné, že nahraditeľnosť na strane ponuky⁽⁴⁹⁾ medzi elektrickým autom, ktoré je predmetom konania (model i3) a konvenčným osobným motorovým vozidlom neexistuje, keďže karosérie z plastového materiálu vystužené karbonovými vláknami nie je možné vyrábať na výrobných zariadeniach určených pre konvenčné motorové vozidlá.

⁽⁴⁷⁾ Nahraditeľnosť dvoch výrobkov na strane dopytu je daná vtedy, ak ich spotrebiteľ z hľadiska ich znakov, ceny a účelu použitia považuje za zameniteľné.

⁽⁴⁸⁾ Pozri napr.: „Impacts of Electric Vehicles Deliverable 1 – An overview of Electric Vehicles on the market and in development“, správa spoločnosti Delft, apríl 2011, s. 30, http://www.cedelft.eu/publicatie/impact_of_electric_vehicles/1153. V tejto správe sa poukazuje na to, že v kritických oblastiach budúceho prenikania na trh sú elektrické autá takmer vždy v horšej situácii ako vozidlá so spaľovacím motorom. Predovšetkým je dosah elektrického vozidla menší, kým jeho cena je vyššia; tým sú elektrické vozidlá v horšej pozícii pri dvoch rozhodujúcich kritériách kúpy. Pozri tiež: „Elektromobilita – klesajúce náklady sú *conditio sine qua non*“, štúdia spoločnosti Deutsche Bank Research z 12. septembra 2011, s. 7, v ktorej sa poukazuje na skutočnosť, že možnosti použitia čistých elektrických áut sú vzhľadom na nedostatočnú výkonnosť batérií, ktoré v súčasnosti existujú na trhu, obmedzené na krátke a stredné vzdialenosti, keďže batéria, ktorá dokáže akumulovať energiu pre dlhšie jazdy, by bola pre vozidlo príliš ťažká. V štúdiu sa ďalej uvádza, že potrvá ešte desať až pätnásť rokov, kým bude vyvinutá technológia (t. j. post-lítium-iónová technológia), ktorá je potrebná na to, aby sa stali čisté elektrické autá v porovnaní s konvenčnými vozidlami konkurencieschopné.

⁽⁴⁹⁾ Nahraditeľnosť dvoch tovarov na strane ponuky existuje, ak je možné výrobné zariadenia na výrobu jedného výrobku dostatočne ľahko preorientovať tak, aby nimi bolo možné vyrábať aj iný výrobok bez väčších dodatočných nákladov.

- (132) Na základe vyššie uvádzaných nedospela Komisia k presvedčeniu, že model i3 je možné priradiť segmentu C alebo D trhu s konvenčnými osobnými motorovými vozidlami.

Je segment kombinovaného elektrického auta C/D relevantným produktovým trhom pre model i3?

- (133) Nemecko v rámci predbežného preskúmania tvrdilo, že namiesto jednotlivých segmentov elektrických áut má byť považovaný za relevantný produktový trh segment kombinovaného elektrického auta C/D⁽⁵⁰⁾. V rozhodnutí o začatí konania vyjadrila Komisia pochybnosti o účelnosti⁽⁵¹⁾ takto kombinovaného segmentu, pričom v priebehu formálneho vyšetrovacieho konania neboli doručené žiadne stanoviská zúčastnených strán.
- (134) V tejto súvislosti Komisia konštatuje, že hodnoverné produktové trhy by mali obsahovať najnižšiu úroveň, pre ktorú sú k dispozícii štatistické údaje; v tomto prípade je to trh s elektrickými autami rozdelený v súlade s konvenčnou segmentáciou. Preto Komisia v súlade so zavedenou praxou vylučuje, že kombinovaný segment elektrických áut C/D predstavuje najnižšiu úroveň hodnoverného relevantného produktového trhu⁽⁵²⁾. Ak by bolo hodnotenie podľa bodu 68 písm. a) usmernení pre regionálnu pomoc uplatnené iba na kombinované segmenty, mohlo by sa od samotného podrobného preskúmania upustiť vtedy, ak by mal príjemca pomoci dominantné postavenie v jednom jednotlivom smerodajnom segmente, pretože jeho podiel na trhu v iných smerodajných jednotlivých segmentoch, ktoré sú s prvým kombinované, je nižší. Preto Komisia nemôže bez pochybností vylúčiť, že jeden z oboch jednotlivých segmentov C alebo D trhu s elektrickými autami má byť považovaný za relevantný produktový trh pre model i3.

5.6.1.2. Relevantný geografický trh pre elektrické autá

- (135) Za účelom uskutočnenia hodnotenia podľa bodu 68 písm. a) usmernení pre regionálnu pomoc musí Komisia definovať relevantný geografický trh, ohľadom na ktorý sa analýza podielu na trhu vykonáva. V rozhodnutí o začatí konania vyjadrila Komisia pochybnosti o tom, že predmetný geografický trh presahuje EHP.
- (136) Nemecko tvrdí, že ako relevantný geografický trh pre elektrické autá by mal byť definovaný svetový trh, predovšetkým Čína, Japonsko a USA (rovnako ako aj niektoré členské štáty EÚ), ktoré vykazujú značnú úroveň štátnych dotácií v prospech takýchto vozidiel, majú podstatný podiel na globálnom trhu. V ostatnom sa obchodné toky rozvíjali do všetkých smerov a sú identické s rámcovými podmienkami pre globálny trh s elektrickými autami sú identické s konvenčnými vozidlami alebo výhodnejšie ako tieto.
- (137) Oznámenie Komisie o definícii relevantného trhu na účely práva hospodárskej súťaže Spoločenstva objasňuje, že vo všeobecnosti „obmedzenie relevantného trhu [...] [spočíva] v tom, že zákazníkom je určená skutočne dostupná alternatívna ponuka, a síce vo vzťahu k disponibilnému tovaru a službám ako aj k umiestneniu poskytovateľov“⁽⁵³⁾. V tomto oznámení Komisie sa ďalej stanovuje, že v rámci vymedzenia relevantného geografického trhu je možné preskúmať aj ďalšie faktory, napr. potrebu prítomnosti určitého územia, podmienky prístupu k distribučným kanálom, prípadné regulačné obmedzenia, cenové požiadavky, clá, kontingenty atď⁽⁵⁴⁾. Nakoniec, aj obchodné toky by mohli byť poskytnúť užitočné doplňujúce poukazy na faktory vo vzťahu k ponuke a dopytu⁽⁵⁵⁾.
- (138) K tvrdeniu Nemecka, že svetový trh má byť stanovený ako relevantný geografický trh pre elektrické autá, chýbajú podrobné údaje k faktorom popísaným v oznámení.

⁽⁵⁰⁾ Pozri odôvodnenia 74 a 75 rozhodnutia o začatí konania a odôvodnenie 34 tohto rozhodnutia.

⁽⁵¹⁾ Tamtiež.

⁽⁵²⁾ Tento všeobecný prístup nie je oslabený tým, že segmentácia pri elektrických autách ešte nie je natoľko vyvinutá ako pri konvenčných osobných motorových vozidlách, a preto je ťažšie pochopiteľné, ako sú tieto segmenty voči sebe vymedzené alebo by mohli byť vymedzené.

⁽⁵³⁾ Bod 13 oznámenia Komisie o definícii relevantného trhu na účely práva hospodárskej súťaže Spoločenstva (Ú. v. ES C 372, 9.12.1997, s. 5).

⁽⁵⁴⁾ Tamtiež, bod 30.

⁽⁵⁵⁾ Tamtiež, bod 31.

- (139) Samotné tvrdenie, že obchod sa bude rozvíjať všetkými smermi, nie je dôkazom, že skutočne existuje relevantný geografický trh presahujúci EHP. Hoci môže existovať výmena tovaru medzi EHP a inými svetovými regiónmi, neznamená to, že trhy sú integrované v tom zmysle, že trhové podmienky jedného regiónu (napr. ceny) ovplyvňujú trhové podmienky iných regiónov. V celkovom prehľade nenachádza Komisia podnet k tomu, aby sa odchyľila od svojej bežnej praxe týkajúcej sa štátnej pomoci a stanovila, že svetový trh alebo prinajmenšom trh presahujúci EHP sa považuje za relevantný geografický trh. Na základe doručených informácií nie je Komisia schopná bez pochybností vylúčiť, že EHP predstavuje relevantný geografický trh pre elektrické autá (alebo hybridné autá).
- (140) V konečnom dôsledku je podiel podniku príjemcu napr. v segmente D na samotnom svetovom trhu s elektrickými autami za hranicou prahu 25 %, ako to už bolo znázornené v odôvodnení 36. Preto záver o tom, či existuje svetový trh s elektrickými autami, nemá rozhodujúci význam z hľadiska otázky, či podiel príjemcu pomoci na relevantnom (produktovom a geografickom) trhu presahuje 25 %.

5.6.1.3. Podiely na trhu príjemcu pomoci

Trh s konvenčnými osobnými motorovými vozidlami

- (141) Podiel spoločnosti BMW AG nepresahuje nezávisle od obmedzenia relevantného geografického trhu v žiadnom segmente trhu s konvenčnými motorovými vozidlami prahovú hodnotu 25 %.

Trh s elektrickými autami

- (142) Na základe informácií predložených Nemeckom ako aj štúdií z nezávislých zdrojov ako spoločnosti Deutsche Bank chápe Komisia argumentáciu Nemecka v súvislosti s podielom príjemcu pomoci na celkovom trhu s (čisto) elektrickými autami nasledovne: na príjemcu pomoci pripadá na nesegmentovanom trhu s elektrickými autami [...] zo 150 000 vozidiel ([...] %), takže jeho podiel na trhu predbežne neprekročí prahovú hodnotu 25 %, táto prahová hodnota by bola prekročená až pri predaji viac ako 37 500 z celkového počtu 150 000 elektrických áut.
- (143) V procesnom dokumente, ktorý bol doručený v počiatočnej fáze formálneho vyšetrovacieho konania, Nemecko uvádza, že podľa štúdie spoločnosti Deutsche Bank z roku 2008 bude v roku 2015 približne 1 % všetkých osobných motorových vozidiel predstavovať elektrické autá, čo zodpovedá celkovému počtu 150 000 čistých elektrických áut v roku 2015 v rámci celého EHP⁽⁵⁶⁾. Tento počet použilo Nemecko aj ako základ, keď stanovilo podiel elektrických áut na segmentoch konvenčných osobných motorových vozidiel v rámci predbežného preskúmania⁽⁵⁷⁾. Bolo pritom predbežne vypočítané, že podiely príjemcu pomoci na trhu stanovené na tomto základe budú v roku 2015 veľmi pravdepodobne prekračovať prahovú hodnotu 25 % na celkovom trhu EHP v segmentoch B, C, D ako aj E2/F⁽⁵⁸⁾.
- (144) V procesnom dokumente, ktorý bol doručený v neskoršej fáze formálneho vyšetrovacieho konania, sa Nemecko odvolávalo na dve štúdie skoršieho dátumu, štúdiu European Roadmap a správu spoločnosti Delft, ktoré údajne pre trh s elektrickými vozidlami predpovedali oveľa väčší počet (pre EÚ päť miliónov jednotiek do roku 2020) než skoršie štúdie⁽⁵⁹⁾.

⁽⁵⁶⁾ Pozri odôvodnenie 58.

⁽⁵⁷⁾ Pozri odôvodnenie 84 rozhodnutia o začatí konania.

⁽⁵⁸⁾ Pre segment B bolo vypočítaných > 25] % ([...] vozidlá (ktoré majú byť predané v rámci EHP) delené [...]), pre segment C > 25] % ([...] delené [...]), pre segment D > 25] % ([...] delené [...]) a pre segment E2/F > 25] %. Pozri odôvodnenia 84 až 87 rozhodnutia o začatí konania.

⁽⁵⁹⁾ Pozri odôvodnenie 59.

- (145) Komisia nemôže uznať údaje vyvedené z týchto správ ako primeraný dôkaz pre tvrdenie Nemecka z nasledujúcich dôvodov:
- a) Po prvé, prognóza štúdie European Roadmap, podľa ktorej má v roku 2020 existovať na trhu EÚ päť miliónov elektrických vozidiel, sa vzťahuje na všetky druhy vozidiel s čisto elektrickým dosahom minimálne 50 km, ako napr. čisté elektrické vozidlá a zásuvkové hybridné vozidlá. Správa neobsahuje prognózu počtu čistých elektrických vozidiel, na základe ktorej by bolo možné prepočítať podiel príjemcu pomoci na trhu.
- b) Po druhé, počet päť miliónov elektrických vozidiel v roku 2020 je stanovený na základe optimistického predpokladu, že sa zrealizujú významné prelomové technológie vo vzťahu k systému akumulácie energie, technológii pohonu, riešeniam systémovej integrácie, sieťovej infraštruktúre, bezpečnostným systémom a cestnej infraštruktúre, takže elektrické vozidlá budú mať podobný dosah ako konvenčné osobné motorové vozidlá. Trochu optimistický scenár štúdie European Roadmap, ktorý odzrkadľuje „evolučný“ rozvoj takýchto faktorov bez väčších technologických prelomov, predpokladá pre rok 2025 objem na trhu v počte jeden milión čistých elektrických áut a hybridných áut a do roku 2016 rozsah na trhu iba 100 000 takýchto osobných motorových vozidiel⁽⁶⁰⁾. Z týchto dôvodov nemá štúdia European Roadmap žiadny vplyv na pôvodne predložené číselné údaje, ktoré vychádzali zo štúdie spoločnosti Deutsche Bank a sú smerodajné pre výpočet podielu príjemcu pomoci na trhu s čistými elektrickými autami.
- (146) Na stranách výťahu zo správy spoločnosti Delft predloženého Nemeckom, na ktorú sa členský štát odvoláva, nie sú obsiahnuté žiadne číselné údaje o prognózach podielu na trhu. Preto nie je pochopiteľné, prečo Nemecko považovalo tieto strany uvedenej správy za relevantné pre svoje tvrdenie.
- (147) Komisia by rada poukázala na to, že toho času predložené prognózy o budúcom postavení na trhu elektrických vozidiel sa vzájomne veľmi výrazne odlišujú. V samotnej správe spoločnosti Delft sa nachádzajú rôzne odhady počtu elektrických áut⁽⁶¹⁾, ktoré majú existovať na trhu v roku 2015 a o ich podiele na celkovom trhu s vozidlami. Prognózy sú v priamej súvislosti s rôznymi scenármi⁽⁶²⁾. Takže podľa prognózy na základe najlepšieho scenára, ktorý vychádza z toho, že budú dosiahnuté prelomy v oblasti elektromobility, bude v roku 2015 v EÚ zaevidovaných 30 000 nových čistých elektrických áut. Najhorší scenár vychádza z toho, že v rovnakom časovom období bude v EÚ zaevidovaných iba 10 000 nových čistých elektrických vozidiel, kým počet nových nahlásených čistých elektrických vozidiel v EÚ bude podľa realistickejšieho scenára v roku 2015 predstavovať 20 000 jednotiek⁽⁶³⁾. Podľa tejto správy bude v roku 2015 v EÚ-27 existovať 100 000 čistých elektrických áut⁽⁶⁴⁾.
- (148) Je dôležité poznamenať, že z nezávislých prognóz podľa všetkého vyplýva, že hodnota jedného percenta stanovená v štúdii spoločnosti Deutsche Bank pre podiel čistých elektrických áut na celkovom trhu s vozidlami v roku 2015 je príliš vysoká. V správe z roku 2014 s názvom The xEV Industry Insider Report⁽⁶⁵⁾ sa taktiež uvádza, že čisté elektrické vozidlá budú v roku 2020 predstavovať iba podiel 0,6 % na celkovom svetovom trhu. Neexistuje dôvod vychádzať z toho, že podiel čistých elektrických vozidiel na celkovom trhu s vozidlami bude už o päť rokov skôr, teda v roku 2015, predstavovať 0,6 %.

⁽⁶⁰⁾ Pozri graf na strane 21 štúdie European Roadmap.

⁽⁶¹⁾ Správa spoločnosti Delft začleňuje vozidlá na základe ich pohonu do nasledujúcich kategórií: konvenčné, plne elektrické, hybridné elektrické vozidlá so systémom plug-in (PHEV) a elektrické vozidlá so zvýšením jazdného dosahu.

⁽⁶²⁾ Najrealistickejší scenár teda napríklad vychádza z toho, že súčasné štátne dotácie zostanú zachované, zásadne sa nezmenia vstupné parametre ani očakávaný vývoj konvenčných osobných motorových vozidiel a približne 5 % zákazníkov bude mať záujem o nadobudnutie elektrického vozidla (vrátane zásuvkových hybridných vozidiel). Druhý scenár predpokladá prielom v oblasti technológie konvenčných osobných motorových vozidiel, čo vedie k podstatnému nárastu efektívnosti CO₂ a vytvára základ pre zníženie štátnych dotácií ako aj pomalému poklesu cien batérií. Scenár 3 predpokladá prielom v segmente elektrických áut, pričom tento vývoj bude od roku 2015 urýchlený rapidným poklesom nákladov na batérie.

⁽⁶³⁾ Pozri tabuľku 17 na strane 145 štúdie „Impacts of Electric Vehicles – Deliverable 5“, odhad následkov v súvislosti so scenármi trhovej akceptácie a politických dôsledkov.

⁽⁶⁴⁾ Pozri tabuľky 22 a 24 na strane 148 štúdie „Impacts of Electric Vehicles – Deliverable 5“, odhad následkov v súvislosti so scenármi trhovej akceptácie a politických dôsledkov.

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

- (149) Komisia konštatuje, že žiadna z týchto prognóz zo štúdií skoršieho dátumu nepredpokladala väčší počet čistých elektrických áut pre rok 2015 ako štúdiá spoločnosti Deutsche Bank, na základe ktorej boli vypočítané podiely príjemcu pomoci na trhu. Komisia dospela vzhľadom na rôzne prognózy k záveru, že nie je možné predvídať s minimálnou mierou istoty budúci podiel elektrických áut na trhu v EHP (a celosvetovo) pre rok 2015 a obdobie po ňom.

5.6.1.4. Záver vo veci hodnotenia podielu na trhu

- (150) Celkovo nebol prostredníctvom potvrdení predloženými Nemeckom v spojení s informáciami z nezávislých zdrojov podaný dôkaz, že podiel príjemcu pomoci na trhu nepresiahne prahovú hodnotu 25 % v roku 2015 minimálne na niektorých hodnoverných relevantných produktových trhoch EHP a v segmente D celosvetovo⁽⁶⁶⁾. Tento záver vyplýva z prevodu prognózy spoločnosti Deutsche Bank, podľa ktorej budú elektrické autá v rôznych segmentoch trhu pre konvenčné osobné motorové vozidlá predstavovať podiel vo výške 1 % celkového odbytu áut. Okrem toho je možné použitím iných nezávislých zdrojov, ako je to znázornené v odôvodnení 147, vypočítať aj podiel na nesegmentovanom trhu s elektrickými autami v rámci celého EHP presahujúci prahovú hodnotu 25 % (na základe prognóz 10 000, 20 000 a 30 000 čistých elektrických áut v roku 2015).
- (151) Z týchto dôvodov Komisia stanovuje vykonať podrobné preskúmanie pomoci na základe oznámenia o podrobnom preskúmaní veľkých investičných projektov.

5.7. Uplatnenie oznámenia o podrobnom preskúmaní veľkých investičných projektov

- (152) Podľa bodu 68 usmernení pre regionálnu pomoc schváli Komisia, ak sú splnené v nich stanovené podmienky, regionálnu investičnú pomoc až po podrobnom preskúmaní skutočnosti po začatí konania ustanoveného v článku [108] ods. 2 [ZFEÚ], že pomoc je potrebná kvôli stimulujúcemu účinku pre investíciu a že prínos opatrenia pomoci prevažuje vyplývajúce narušenie súťaže a vplyv na obchodovanie medzi členskými štátmi. Pokyn oznámený v poznámke pod čiarou 63 usmernení pre regionálnu pomoc je sprístupnený vo forme oznámenia k podrobnému preskúmaniu veľkých investičných projektov.
- (153) Tvrdenie Nemecka, že formálne vyšetrovacie konanie sa má zaoberať výlučne odstránením závažných pochybností a nemá brať do úvahy kritériá zlučiteľnosti, ktoré už boli preverované na základe usmernení pre regionálnu pomoc⁽⁶⁷⁾, je pre Komisiu dôvodom poukázať na to, že platné právne predpisy pre hodnotenie regionálnej pomoci pre veľké investičné projekty, ktorá podlieha notifikačnej povinnosti, boli formulované a rozpracované tak, aby výsledku hodnotenia podielu príjemcu pomoci na trhu podľa bodu 68 písm. a) usmernení pre regionálnu pomoc prináležal kľúčový význam. Ak podiel príjemcu pomoci na relevantnom produktovom a geografickom trhu presahuje prahovú hodnotu pre hodnotenie podľa bodu 68 písm. a) usmernení, nie je možné dosiahnuť pozitívnu domnienku ohľadne výsledku testu vyváženosti.
- (154) Návrh Nemecka, aby bola pomoc podmienená každoročným predkladaním dokladov ohľadom podielu príjemcu pomoci na trhu a schválená bez podrobného preskúmania⁽⁶⁸⁾, je jednoznačne nerealizovateľná, pretože tým môže byť zmarená možnosť uskutočniť účinnú nápravu v prípade negatívnych vplyvov.
- (155) So zreteľom na tvrdenie, podľa ktorého by malo byť v súlade s bodom 9 oznámenia o podrobnom preskúmaní veľkých investičných projektov podrobné preskúmanie Komisie primerané možnému narušeniu hospodárskej súťaže a preskúmanie by sa teda nemalo uplatňovať v prípadoch, pri ktorých sa nejedná o „významné narušenie hospodárskej súťaže“ a príjemca pomoci na seba preberá inovatívnu a vysoko rizikovú inováciu⁽⁶⁹⁾, dospela Komisia k záveru, že nebol predložený dôkaz o tom, že „významné narušenie hospodárskej súťaže“ neexistuje a že pomoc vo výške 50 miliónov EUR pre investičný projekt v hodnote viac ako 400 miliónov EUR nanajvýš disponuje významným potenciálom narušenia hospodárskej súťaže.

⁽⁶⁶⁾ Pozri odôvodnenie 36 a poznámky pod čiarou č. 18 a č. 19.

⁽⁶⁷⁾ Pozri odôvodnenie 60 písm. b).

⁽⁶⁸⁾ Pozri odôvodnenie 60 písm. c).

⁽⁶⁹⁾ Pozri odôvodnenie 60 písm. d).

- (156) Komisia dospela k záveru, že rozsudok Všeobecného súdu z 10. júla 2012 vo veci T-304/08 – Smurfit Kappa/Komisia ⁽⁷⁰⁾ nemôže byť vyložený tým spôsobom, že Komisii ukladá povinnosť, zdržať sa v prípadoch, ako je tento, uplatnenia oznámenia o podrobnom preskúmaní veľkých investičných projektov. Naopak, Komisia je v súlade s rozsudkom vyzvaná, aby uskutočnila podrobné preskúmanie v prípadoch, pri ktorých pozitívne vplyvy regionálnej pomoci zjavne neprevyšujú možné negatívne vplyvy, hoci nie sú prekročené prahové hodnoty podľa bodu 68 usmernení pre regionálnu pomoc.

5.8. Podrobné preskúmanie

- (157) V tomto prípade štátnej pomoci musí Komisia na základe kritérií stanovených v oznámení o podrobnom preskúmaní veľkých investičných projektov podrobne preskúmať, či je pomoc potrebná na vytvorenie stimulačného účinku v prospech investičného projektu a či výhody opatrenia prevažujú narušenia hospodárskej súťaže, ktoré sa ním vytvárajú, a tým vyvolaný vplyv na obchodovanie medzi členskými štátmi.

5.8.1. Primeranosť pomoci

- (158) Podľa bodu 18 oznámenia o podrobnom preskúmaní veľkých investičných projektov sú iba „[...] opatrenia, pri ktorých členský štát zvážil aj iné politické možnosti a pri ktorých sa preukázalo, že použitie selektívneho nástroja, akým je štátna pomoc pre konkrétny podnik, je výhodné, [považované za vhodné nástroje]“.
- (159) Nemecko predložilo pre svoje tvrdenie dostatočné dôkazy ⁽⁷¹⁾, podľa ktorých výstavba infraštruktúry a iné všeobecné opatrenia ako samotné nepostačovali na zmenšenie regionálnych rozdielov v Nemecku. Komisia preto dospela k záveru, že opatrenie pomoci je vhodným nástrojom k dosiahnutiu regionálnych cieľov rozvoja v predmetnom podporovanom regióne.

5.8.2. Stimulačný účinok/kontrafaktuálny scenár

- (160) Keďže pre podnik existuje množstvo dôvodov usídlieť sa v určitom regióne aj bez perspektívy štátnej pomoci, je Komisia podľa bodu 19 a nasl. oznámenia o podrobnom preskúmaní veľkých investičných projektov povinná podrobne preskúmať, či je pomoc potrebná ako investičný stimul. Cieľom tohto podrobného preskúmania je určiť, či pomoc skutočne prispieva k zmene správania podniku príjemcu tak, aby v príslušnom podporovanom regióne uskutočnil (ďalšie) investície.
- (161) V súlade s oznámením o podrobnom preskúmaní veľkých investičných projektov je možné stimulačný účinok dokázať na základe dvoch možných scenárov: Podľa scenára 1 by bez pomoci nebola uskutočnená žiadna investícia, keďže investičný projekt by nebol pre podnik rentabilný v žiadnej lokalite, kým podľa scenára 2 by bola investícia bez pomoci zrealizovaná v inej lokalite v EÚ.
- (162) Členský štát preto musí pomocou jednoznačných dôkazov vierohodne preukázať, že pomoc mala skutočný vplyv na investičné rozhodnutie alebo voľbu lokality. Komisia musí preskúmať, či sú navrhované kontrafaktuálne scenáre realistické.
- (163) V súlade s oznámením o podrobnom preskúmaní veľkých investičných projektov nesie dôkazné bremeno ohľadom existencie stimulačného účinku členský štát. Podľa bodov 24 a 25 oznámenia by mohol členský štát podať dôkaz o stimulačnom účinku pomoci pomocou podnikových podkladov, z ktorých vyplýva, že 1. investícia by bez pomoci nebola zisková a že sa nepočítalo so žiadnou inou lokalitou alebo 2. že sa porovnali náklady a výhody umiestnenia investície v príslušnom podporovanom regióne s nákladmi a výhodami v alternatívnom regióne. Členskému štátu sa odporúča použiť finančné správy, interné podnikateľské plány a dokumenty, v ktorých boli skúmané rôzne investičné scenáre.

⁽⁷⁰⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 26.

⁽⁷¹⁾ Porovnaj odôvodnenia 74 a 75.

- (164) Bez predloženia písomného dôkazu o tom, že táto analýza bola uskutočnená pred investičným rozhodnutím, sa Nemecko najskôr pokúsilo tvrdiť, že stimulačný účinok by mal byť skúmaný na základe scenára 1 v súlade s bodom 22 oznámenia o podrobnom preskúmaní veľkých investičných projektov. Členský štát musí dokázať, že pomoc ponúka pre príjemcu pomoci stimul prijať pozitívne investičné rozhodnutie, keďže investícia, ktorá by bez pomoci nebola pre podnik zisková v žiadnej lokalite, môže byť s pomocou uskutočnená v príslušnom podporovanom regióne. Z podkladov doručených Nemeckom vyplýva, že vnútorná miera návratnosti investičného projektu sa sumou potrebnej štátnej pomoci zvyšuje iba o jeden percentuálny bod (z [0 – 8] % na [1 – 9] %), čo by bolo výrazne menej než vnútorný cieľ ROCE vo výške 25 % ako aj vážený priemer nákladovosti kapitálu vo výške 12 % príjemcu pomoci.
- (165) Je zrejmé, že okrajový nárast vnútornej miery návratnosti, ktorý je dokonca aj pri použití pomoci ďaleko nižší ako inak bežná smerná hodnota podniku, nepripúšťa vyvodenie záveru, že pomoc predstavuje investičný stimul.
- (166) Navyše platí, že rozhodnutie uskutočniť investíciu do výroby elektrických áut bolo prijaté na základe dlhodobých strategických cieľov príjemcu pomoci, podľa ktorých majú byť vyvinuté inovatívne kľúčové technológie, aby podnik príjemcu splňal budúce normy elektromobility a aby boli tieto inovatívne kľúčové technológie použiteľné v rámci priemyselnej masovej výroby. Tieto ciele sú zrejmé aj zo skutočnosti, že koncern, ktorému podnik príjemcu patrí, uzatvoril v roku 2009 strategickú alianciu so spoločnosťou SGL Carbon, výrobcom produktov z uhlíkových vlákien.
- (167) Skutočnosť, že stimulačný účinok nebol na základe scenára 1 dokázaný, však ešte nevedie k záveru, že nemôže byť preukázaný na základe scenára 2.
- (168) Nemecko v skutočnosti neskôr tvrdilo, že podpora príjemcu pomoci spadá do oblasti pôsobnosti scenára 2 a prezentovalo Mníchovskú továreň ako alternatívu voči lokalite Lipsko.
- (169) Preskúmanie stimulačného účinku v prípade situácie scenára 2 má dokázať, že pomoc poskytla podniku príjemcu stimul na to, aby investíciu uskutočnil v cieľovej oblasti a nie v inom regióne, pretože pomoc vyváži čisté znevýhodnenia a náklady spojené s umiestnením v podporovanom regióne.
- (170) Ako je to znázornené v odôvodnení 81, Nemecko sa pri dokazovaní účinku stimulácie pre situáciu scenára 2 (pre model i3) opiera o podklady z decembra 2009 ako napr. o zápisnicu z rokovania o uznesení predstavenstva z 15. decembra 2009. Z týchto podkladov vyplýva, že na začiatku bol zvažovaný celý rad lokalít pre investičný projekt, avšak takmer všetky lokality (aj [...], s najväčšou prevahou)⁽⁷²⁾ boli zo špecifických strategických dôvodov, ako potreba investícií na zelenej lúke, vzdialenosť od miesta výroby umelej hmoty vystuženej karbónovými vláknami, dorozumievacie ťažkosti, chýbajúca ochrana know-how, príliš veľká vzdialenosť od vývojového centra príjemcu pomoci ako aj na základe nevýhod v súvislosti s výrobnou kapacitou a logistikou, zo záverečného porovnania lokalít vylúčené. Do okamihu rozhodnutia o lokalite boli alternatívy zredukované za dve možnosti, ktoré boli seriózne zvažované: Lipsko a Mníchov. Z rozhodujúcich dokumentov, ktoré boli predložené predstavenstvu spoločnosti BMW AG v decembri 2009, vyplýva, že lokalita Mníchov by si bez pomoci, vychádzajúc z [...]ročnej životnosti, vyžadovala o 17 miliónov EUR nižšie náklady než lokalita Lipsko.
- (171) Ďalší faktor, ktorý zavážil pri výbere umiestnenia investície, spočíval v dlhodobej strategickej možnosti budúcej výstavby výrobných kapacít. V lokalite Lipsko bola daná možnosť zdvojnásobiť výrobnú kapacitu [10 000 – 50 000] jednotiek za rok na [50 000 – 90 000] jednotiek za rok, kým v Mníchove takýto nárast kapacít nebol považovaný za realizovateľný. Ako to vyplýva z podkladov doručených Nemeckom, tento strategický faktor nebol zo strany podniku vyjadrený v peňažnej hodnote.

⁽⁷²⁾ Pozri odôvodnenie 83.

- (172) Podklady okrem toho dokazujú, že dostupnosť štátnej pomoci vo výške 50 miliónov EUR bola analyzovaná pred rozhodnutím o investícii/umiestnení.
- (173) Komisia dospela k záveru, že Nemecko pomocou vyššie uvádzaných pravých a aktuálnych dokumentov preukázala, že rozhodnutie umiestniť investičný projekt na výrobu modelu i3 v Lipsku a nie v Mníchove bolo spôsobené dostupnosťou štátnej pomoci.

5.8.3. Proporcionalita

- (174) V prípade situácie scenára 2 sa podľa bodu 33 oznámenia o podrobnom preskúmaní veľkých investičných projektov „vychádza z toho, že sa bude vzhľadom na stimul na umiestnenie považovať pomoc vo všeobecnosti za proporcionálnu, ak sa bude rovnať rozdielu medzi čistými nákladmi podniku príjemcu na investíciu v podporovanom regióne a čistými nákladmi na investíciu v alternatívnom regióne/alternatívnych regiónoch“.
- (175) Ako už bolo uvedené, Nemecko predložilo v dokumentoch z decembra 2009 dôkaz o tom, že nákladové rozdiely medzi oboma lokalitami (Lipko a Mníchov), ktoré boli stanovené v čase rozhodnutia o investícii/lokalite a vykalkulované na základe sedemročnej životnosti, boli vo výške 17 miliónov EUR. Podnik vypočítal vyššie uvádzaný rozdiel v nákladoch na základe investičných nákladov súvisiacich s výrobkom, štrukturálnych investičných nákladov, nákladov na plánovanie a počiatočných nákladov, výrobných nákladov, nákladov za dodávky, fixných nákladov a takzvaných nákladov inbound/outbound (nákladov na logistiku a clá pri medzinárodnej preprave). Preto Komisia dospela k záveru, že Nemecko preukázalo, že pomoc vo výške 17 miliónov EUR zodpovedá minimu požadovanému na zmenu rozhodnutia príjemcu pomoci o umiestnení investície a že táto suma teda spĺňa zásadu proporcionality vo vzťahu k cieľu podpory regionálneho rozvoja sledovaného touto pomocou. Komisia konštatuje, že pri posudzovaní primeranosti notifikovanej pomoci sa v tejto súvislosti nezohľadňuje strategická možnosť výstavby výrobných kapacít, ktorá v lokalite Mníchov neexistuje, pretože táto možnosť je relevantná iba z dlhodobého hľadiska a teda mimo sedemročnej životnosti predmetného investičného projektu.
- (176) Nemecko neskoršie⁽⁷³⁾ uviedlo, že pôvodne nahlásená celková suma pomoci vo výške 50 miliónov EUR je primeraná, pretože dodatočné náklady vo výške 29 miliónov EUR museli byť pripočítané k rozdielu 17 miliónov EUR, ktoré boli v decembri 2009 vypočítané ako dodatočné investičné náklady lokality Lipsko. Tieto dodatočné náklady vo výške 29 miliónov EUR vznikli pred koncom roka 2012, t. j. po prijatí rozhodnutí o umiestnení a investícii a začatí prác na investičnom projekte.
- (177) Nemecko zdôvodňuje túto sumu tvrdením, že primeranosť pomoci nemusela byť doložená rovnakými podkladmi ako stimulačný účinok. Nemecko tvrdí, že Komisia má zohľadniť aj iné nákladové údaje vo vzťahu k nákladom, ktoré vznikli v podporovanom regióne po prijatí rozhodnutia o umiestnení investície.
- (178) Komisia konštatuje, že podklady, ktoré Nemecko doručilo v septembri 2012 a v ktorých sú uvádzané dodatočné náklady⁽⁷⁴⁾, nie sú pravé a nepochádzajú z obdobia, v ktorom by bolo prijaté akékoľvek rozhodnutie o umiestnení, pretože boli zostavené až v septembri 2012.
- (179) Komisia zamietá tvrdenie Nemecka, podľa ktorého sa nemá o primeranosti opatrenia rozhodovať výlučne na základe podkladov, ktoré odzrkadľujú situáciu v dobe príslušného rozhodnutia o umiestnení/lokalite, z nasledujúcich dôvodov:
- (180) Je pravda, že bod 35 oznámenia o podrobnom preskúmaní veľkých investičných projektov, v ktorom sú uvádzané druhy podkladov vhodných na preukázanie primeranosti sa výslovne nepožaduje, aby bola primeranosť preukázaná na základe rovnakých [pridaný dôraz] podkladov ako stimulačný účinok, ale na základe vhodných [pridaný dôraz] podkladov ako sú popísané v bode 26 oznámenia. Túto formuláciu v bode 35 však nemožno vykladať tak, že je prípustné preukázať stimulačný účinok a primeranosť pomoci na základe podkladov, ktoré obsahujú úplne odlišné číselné údaje vo vzťahu k čistým znevýhodneniam a nákladom investície v lokalite podporovanej oblasti. Táto formulácia predovšetkým nedovoľuje použitie podkladov zahrňujúcich náklady, ktoré vznikli až niekoľko rokov po prijatí rozhodnutia o investícii/lokalite.

⁽⁷³⁾ Porovnaj odôvodnenia 101 a 102.

⁽⁷⁴⁾ Pozri odôvodnenie 102.

- (181) Je tiež pravda, že oznámenie o podrobnom preskúmaní veľkých investičných projektov neobsahuje žiadne výslovné určenie dátumu, ktorý by mal byť smerodajný pre hodnotenie primeranosti opatrenia. Neobsahuje ani žiadne výslovné určenie presného dátumu, ktorý má byť základom pre hodnotenie stimulačného účinku. Je však jasné, že smerodajné číselné údaje pre hodnotenie stimulačného účinku pomoci vo vzťahu k rozhodnutiu o investícii/lokalite musia byť dostupné a zohľadnené *pred* prijatím rozhodnutia o investícii/lokalite. Preto je v bode 26 oznámenia o podrobnom preskúmaní veľkých investičných projektov, v ktorom sú uvádzané druhy podkladov vhodných na preukázanie proporcionality, poukázané na podklady „predložené investičnému výboru [pridaný dôraz], v ktorých sú skúmané rôzne investičné scenáre“. V prípade podkladov hodnotených Komisiou v predmetnej veci sa jedná o presne tento druh dokumentov, ktoré boli predložené predstavenstvu príjemcu pomoci a ktoré obsahujú rôzne investičné scenáre s príslušnými zodpovedajúcimi číselnými údajmi. Z týchto podkladov vyplýva, že nákladová nevýhoda investície s umiestnením v Lipsku bola pred rozhodnutím v prospech tejto lokality vyčíslená na 17 miliónov EUR.
- (182) Úvaha, ktorá tvorí základ pre analýzu podľa scenára 2 ďalej predpokladá, že z hľadiska *ex-ante*, t. j. pred rozhodnutím o umiestnení investície, musia byť dodatočné náklady vyplývajúce z investície v lokalite, v ktorej by táto investícia bez pomoci nebola uskutočnená, vyrovnané prostredníctvom štátnej pomoci. Zásada proporcionality však tiež znamená, že podiel pomoci, ktorý prekračuje minimum potrebné na spustenie rozhodnutia o investícii v podporovanom regióne, sa považuje za nadbytočný, pretože predstavuje nepodmienený finančný príspevok v prospech príjemcu pomoci, ktorý neslúži žiadnemu účelu zlučiteľnému s pravidlami štátnej pomoci.
- (183) V bode 33 oznámenia o podrobnom preskúmaní veľkých investičných projektov je výslovne stanovené, že pomoc musí zodpovedať rozdielu medzi čistými nákladmi oboch alternatív umiestnenia, aby bola splnená zásada proporcionality. Preto Komisia zastáva názor, že pomoc je možné považovať za proporcionálnu iba do výšky sumy pomoci, ktorá je potrebná na vyvolanie investičného rozhodnutia príjemcu pomoci v prospech príslušnej lokality.
- (184) Ani konzultačný dokument útvarov Komisie z roku 2007 o „všeobecných zásadách ekonomicky zameraného preskúmania zlučiteľnosti štátnej pomoci podľa článku 87 ods. 3 Zmluvy ES“ nepredpokladá, na rozdiel od stanoviska Nemecka, žiadnu inú možnosť. Bod 41 konzultačného dokumentu, ktorý však nie je pre Komisiu záväzný, skôr podporuje prístup, ktorého najdôležitejším cieľom je zabrániť tomu, aby bola pomoc poskytnutá na investičný projekt vyššia ako potrebné minimum. Jednoznačne je poukázané na to, že v prípadoch, pre ktoré je predpokladané podrobné preskúmanie na základe príslušných usmernení, sa musí preveriť, či nie je príslušná intenzita pomoci stanovená príliš vysoko a či by nebolo možné dosiahnuť rovnaký výsledok aj s nižšou pomocou. Ak sa tak, ako je to predmetom prípadu, dokáže, že v čase prijatia rozhodnutia v prospech Lipska (teda v čase, v ktorom bola investícia spustená), existoval medzi investičnými nákladmi lokalít Lipsko a Mníchov nákladový rozdiel vo výške 17 miliónov EUR, potom je suma pomoci prevyšujúca tento rozdiel prebytočná aj podľa konzultačného dokumentu uvádzaného Nemeckom.
- (185) Ani rozsudok vo veci Slobodný štát Sasko/Komisia nezaväzuje Komisiu prijať rozhodnutie na základe podkladov, ktoré členský štát považuje za „vhodné“ v zmysle bodu 35 oznámenia o podrobnom preskúmaní veľkých investičných projektov⁽⁷⁵⁾, ktoré však nemohli mať žiadny vplyv na rozhodnutie príjemcu pomoci uskutočniť investíciu v príslušnej lokalite.
- (186) Čo sa týka dodatočných nákladov, ktoré vznikli v spojení s rozšírením investície vykonanej v decembri 2009 podľa pôvodného investičného rozhodnutia, vyslovuje Komisia vo vzťahu k novým informáciám, ktoré Nemecko poskytlo v septembri 2012 v priebehu formálneho preskúmania, nasledujúce obavy:

⁽⁷⁵⁾ Porovnaj odôvodnenia 92 a 94.

- (187) Dodatočné náklady vo vzťahu k výrobnéj kapacite modelu i8 neboli predmetom investičného rozhodnutia v roku 2009, keďže o výrobe modelu i8 sa rozhodlo až na začiatku roka 2011. Smerodajné uznesenie predstavenstva je samostatným rozhodnutím, oddeleným voči rozhodnutiu o investícii/umiestnení výroby modelu i3. Okrem toho, pri rozhodovaní o výrobe modelu i8 nešlo o to, rozhodnúť sa medzi investíciami v Lipsku alebo v inej lokalite (scenár 2), ale o to, či má byť model i8 vyrábaný alebo nie (scenár 1). Prísne vzaté, rozhodnutie o investícii bolo vzhľadom na malý počet vozidiel, ktoré mali byť vyrobené, z ekonomického hľadiska účelné iba vtedy, ak by bol model i8 vyrábaný na výrobných stanovištiach, ktoré boli postavené v Lipsku. Nemecko v skutočnosti v jednom z listov odpovedajúcom na žiadosť o informáciu uviedlo, že sa tým pôvodne plánovaný objem investície nezmení⁽⁷⁶⁾ a podľa vedomosti Komisie nebola podaná žiadna žiadosť o dodatočnú pomoc na prípadné dodatočné investičné náklady vo vzťahu k výrobe modelu i8.
- (188) Komisia zastáva názor, že čo sa týka podielu pomoci vo vzťahu k investičným nákladom, ktoré neboli predpokladané v notifikácii, nie je možné preukázať stimulačný účinok ani primeranosť.
- (189) Z týchto dôvodov nemôže Komisia potvrdiť primeranosť regionálnej investičnej pomoci vo výške 45 257 273 EUR (diskontovaná hodnota). Dospela k záveru, že v prípade podielu notifikovanej pomoci presahujúceho sumu 17 miliónov EUR (t. j. 28 257 273 EUR) sa jedná o peniaze, ktoré boli poskytnuté príjemcovi pomoci bez toho, aby tým bolo podporené uskutočňovanie cieľov podľa článku 107 ods. 3 ZFEÚ. Okrem toho zastáva Komisia názor, že dodatočná suma vo výške 28 257 273 EUR by mala negatívne dôsledky a výrazne by narušila hospodársku súťaž, minimálne by to mohlo mať za následok odrazenie konkurentov od investícií do podobných výrobkov, čo by prispelo k vytlačeniu súkromných investorov z relevantného trhu.

5.8.4. Pozitívne účinky pomoci

- (190) V súlade s oznámením o podrobnom preskúmaní veľkých investičných projektov musí členský štát objasniť, ako investičný projekt prispieje k rozvoju príslušnej oblasti⁽⁷⁷⁾ a Komisia môže schváliť pomoc iba vtedy, keď jej pozitívny vplyv vo forme stimulačného účinku v prospech investície a primeranosti pomoci prevažujú jej negatívny vplyv⁽⁷⁸⁾.
- (191) Komisia konštatuje, že Nemecko preukázalo, že pomoc vo výške 17 miliónov EUR má pozitívne účinky na regionálny rozvoj⁽⁷⁹⁾.

5.8.5. Negatívne účinky pomoci na hospodársku súťaž

- (192) V súlade s bodom 40⁽⁸⁰⁾ oznámenia o podrobnom preskúmaní veľkých investičných projektov nemá pomoc v prípade analýzy podľa scenára 2, podľa ktorého by bola investícia uskutočnená aj bez pomoci a pomoc zodpovedá princípu primeranosti, žiadne účinky na hospodársku súťaž, keďže existujúce faktory, ako napr. vysoký podiel na trhu príjemcu pomoci, zostávajú rovnaké.
- (193) Komisia mohla potvrdiť stimulačný účinok pomoci a dodržanie princípu primeranosti pre sumu 17 miliónov EUR. Ak bude pomoc obmedzená na túto sumu, nebude mať žiadny negatívny vplyv na hospodársku súťaž.

⁽⁷⁶⁾ Pozri list s odpoveďou Nemecka z 25. mája 2011 (číslo spisu 2011/054659), s. 3.

⁽⁷⁷⁾ Bod 11 oznámenia o podrobnom preskúmaní veľkých investičných projektov.

⁽⁷⁸⁾ Bod 52 oznámenia o podrobnom preskúmaní veľkých investičných projektov.

⁽⁷⁹⁾ Porovnaj odôvodnenia 61 až 72.

⁽⁸⁰⁾ „Ak by sa na základe analýzy protichodných situácií [...] zdalo, že investícia by sa zrealizovala aj bez pomoci, aj keď možno na inom mieste [postup ii]), a ak je pomoc proporcionálna, možné náznaky narušenia hospodárskej súťaže, ako sú vysoký trhový podiel a zvýšenie kapacity na nedostatočne výkonnom trhu, by boli v zásade také isté bez ohľadu na pomoc.“

5.8.6. Negatívne účinky pomoci na obchod

- (194) Regionálna pomoc má účinky na obchod medzi členskými štátmi, keďže podniky podnecuje k tomu, aby uskutočňovali investície v podporovaných regiónoch určitých členských štátov a nie v iných lokalitách iných členských štátov. Investičný projekt v Lipsku však nevedol k stiahnutiu investície z iného podporovaného regiónu v inom členskom štáte ani z rovnako znevýhodneného regiónu Nemecka. Alternatívne umiestnenie v [...] bolo v skorej fáze plánovania vylúčené na základe kvalitatívnych a strategických úvah. Pomoc teda nie je v protiklade s cieľmi súdržnosti ZFEÚ. Okrem toho nie je investičný projekt spojený s premiestnením existujúceho zariadenia do Lipska, takže bod 54 oznámenia o podrobnom preskúmaní veľkých investičných projektov sa neuplatňuje.

5.8.7. Zváženie pozitívnych a negatívnych účinkov pomoci

- (195) Keďže sa zistilo, že pomoc ponúka stimul pre uskutočnenie investície v príslušnom regióne a do výšky 17 miliónov EUR je na dosiahnutie tohto cieľa primeraná, je potrebné zvážiť jej pozitívne a negatívne účinky.
- (196) Preskúmanie potvrdilo, že opatrenie pomoci vo výške 17 miliónov EUR viedlo k tomu, že investičný projekt bude uskutočnený v znevýhodnenej oblasti oprávnenej na regionálnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ. Keďže prostredníctvom investície bude vytvorených 800 priamych pracovných miest, významne prispieva k regionálnemu rozvoju. Keďže rozhodnutím v prospech umiestnenia investície v Lipsku nebude znevýhodnený žiadny región s rovnako vysokou alebo vyššou maximálnou sadzbou pomoci, nie je v rozpore s cieľmi súdržnosti. Komisia zastáva názor, že pritiahnutie investície do intenzívnejšie znevýhodneného regiónu je pre súdržnosť v rámci Únie prospešnejšie, ako keby sa rovnaká investícia umiestnila v menej znevýhodnenom regióne.
- (197) Na základe predchádzajúcich úvah Komisia konštatuje, že pozitívne účinky pomoci vo výške 17 miliónov EUR prevažujú negatívne účinky pre obchod medzi členskými štátmi ako aj prípadné sociálne a ekonomické účinky v alternatívnej lokalite, ktorá sa nachádza v menej znevýhodnenej oblasti.
- (198) V súlade s bodom 68 usmernení pre regionálny rozvoj a vzhľadom na podrobné preskúmanie, ktoré sa uskutočnilo na základe oznámenia o podrobnom preskúmaní veľkých investičných projektov, Komisia konštatuje, že Nemecko preukázalo, že pomoc vo výške 17 miliónov EUR pozitívne prispieje k regionálnemu rozvoju. Komisia dospela k záveru, že pomoc do sumy vo výške 17 miliónov EUR je potrebná na vyvolanie stimulačného účinku v prospech investície v Lipsku a na to, aby výhody opatrenia pomoci prevládali nad vytvorenými narušeniami hospodárskej súťaže a ovplyvnením obchodu medzi členskými štátmi.

5.8.8. Možnosť poskytnutia pomoci do výšky notifikačného stropu všeobecného nariadenia o skupinových výnimkách

- (199) Komisia zamietla tvrdenie Nemecka, podľa ktorého je jej právomoc, overiť zlučiteľnosť predmetného opatrenia pomoci s vnútorným trhom podľa oznámenia o podrobnom preskúmaní veľkých investičných projektov, obmedzená na podiel požadovanej pomoci, ktorý je vyšší ako notifikačný strop podľa článku 6 ods. 2 všeobecného nariadenia o skupinových výnimkách.
- (200) Komisia je povinná preveriť na základe podrobného hodnotenia podľa oznámenia o podrobnom preskúmaní veľkých investičných projektov stimulačný účinok a primeranosť opatrení pomoci, ktoré podliehajú podrobnému preskúmaniu, t. j. oznámeniu podliehajúcej regionálnej pomoci pre veľké investičné projekty, ktorá spĺňa príslušné predpoklady usmernení pre regionálnu pomoc.
- (201) Čo sa týka možnosti pre Nemecko, poskytnúť spoločnosti BMW AG pomoc, ktorej suma neprekračuje notifikačný strop podľa článku 6 ods. 2 všeobecného nariadenia o skupinových výnimkách, čo by bolo v tomto prípade 22,5 milióna EUR, je potrebné poznamenať, že poznámka pod čiarou 56 oznámenia o podrobnom preskúmaní veľkých investičných projektov uvádza iba to, že členským štátom túto možnosť *ponecháva*. Táto Nemeckom uvádzaná poznámka pod čiarou neznamena, že by bola samotná Komisia povinná schváliť regionálnu pomoc do výšky notifikačného stropu, ktorý platí v rámci skupinovej výnimky.

- (202) Ďalej je Komisia oprávnená preveriť stimulačný účinok celkovej čiastky pomoci notifikovanej Nemeckom a stanoviť, že pomoc je zlučiteľná s vnútorným trhom iba vtedy, ak zostane obmedzená na sumu vo výške 17 miliónov EUR.

6. ZÁVER

- (203) Komisia dospela k záveru, že regionálna investičná pomoc, ktorú Nemecko plánuje poskytnúť spoločnosti BMW AG, je zlučiteľná s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 písm. a) ZFEÚ do sumy vo výške 17 miliónov EUR.
- (204) Neexistuje žiadny dôkaz o tom, že by v tomto prípade platilo niektoré z iných ustanovení o výnimkách ohľadom zákazu štátnej pomoci zakotveného v článku 107 ZFEÚ a Nemecko ani žiadne takéto ustanovenie o výnimkách neuplatnilo.
- (205) Preto je podiel pomoci vo výške 28 257 273 EUR, ktorý Nemecko oznámilo v prospech spoločnosti BMW AG, nezlučiteľný s vnútorným trhom,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Štátna pomoc vo výške 45 257 273 EUR, ktorú chce Nemecko poskytnúť spoločnosti BMW AG na investíciu v Lipsku, je zlučiteľná s vnútorným trhom iba vtedy, ak zostane obmedzená na sumu vo výške 17 miliónov EUR (v cenách roku 2009); túto čiastku presahujúca suma (28 257 273 EUR) je nezlučiteľná s vnútorným trhom.

Pomoc preto smie byť poskytnutá iba do sumy vo výške 17 miliónov EUR.

Článok 2

Nemecko predloží Komisii:

- do dvoch mesiacov od poskytnutia pomoci po jednej kópii podkladov relevantných z hľadiska opatrenia pomoci,
- do šiestich mesiacov po vyplatení poslednej tranže pomoci v súlade s oznámeným harmonogramom platieb podrobnú záverečnú správu.

Článok 3

Toto rozhodnutie je určené Spolkovej republike Nemecko.

V Bruseli 9. júla 2014

Za Komisiu

Joaquín ALMUNIA

podpredseda
