

II

(Nezakonodajni akti)

SKLEPI

KOMISIJA

SKLEP KOMISIJE (EU) 2016/632

z dne 9. julija 2014

o državni pomoči št. SA. 32009 (11/C) (ex 10/N), ki jo Nemčija namerava dodeliti družbi BMW AG za večji naložbeni projekt v Leipzigu

(notificirano pod dokumentarno številko C(2014) 4531)

(Besedilo v nemškem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije, zlasti prvega pododstavka člena 108(2) Pogodbe,

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru, zlasti člena 62(1)(a) Sporazuma,

po pozivu vsem zainteresiranim stranem, naj predložijo svoje pripombe v skladu z navedenima določbama ⁽¹⁾,

ob upoštevanju naslednjega:

1. POSTOPEK

- (1) Nemčija je z dopisom z dne 30. novembra 2010 Komisiji priglasila svojo namero, da bo na podlagi Smernic o državni regionalni pomoči 2007–2013 ⁽²⁾ (v nadaljnjem besedilu: smernice o regionalni pomoči) družbi BMW AG dodelila regionalno pomoč za naložbeni projekt v Leipzigu na Saškem v Nemčiji ⁽³⁾.
- (2) Komisija je z dopisom z dne 13. julija 2011 Nemčijo uradno obvestila, da bo v zvezi s priglašnim ukrepom pomoči začela postopek iz člena 108(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: PDEU).

⁽¹⁾ UL C 363, 13.12.2011, str. 20.

⁽²⁾ UL C 54, 4.3.2006, str. 13.

⁽³⁾ Komisija je med formalno preiskavo izvedela, da je upravičenka do pomoči v istem obdobju in v istem kraju izvajala še en zelo velik naložbeni projekt. Zato je Nemčija za ta drugi projekt predhodno priglasila (SA. 37291 (13/PN)) pomoč, ki jo je treba priglasiti posamično, vendar ta priglasitev še ni bila uradno predložena Komisiji. Če bo pomoč za ta drugi projekt priglašena, bo Komisija v okviru preiskave navedene priglasitve ugotovila, ali projekt električnih avtomobilov, ki je predmet te formalne preiskave, in drugi naložbeni projekt pomenita enotni naložbeni projekt v smislu točke 60 smernic o regionalni pomoči.

- (3) Nemčija je z dopisom z dne 12. septembra 2011 predložila pripombe k sklepu Komisije o začetku postopka. Nemški organi so dodatne informacije predložili z dopisom z dne 27. septembra 2011.
- (4) Sklep Komisije je bil v *Uradnem listu Evropske unije* objavljen 13. decembra 2011 ⁽⁴⁾. Komisija je zainteresirane strani pozvala, naj predložijo svoje pripombe.
- (5) Komisija ni prejela pripomb zainteresiranih tretjih strani. Službe Komisije so nemške organe o tem obvestile z dopisom z dne 3. februarja 2012.
- (6) Nemški organi so 17. januarja 2012 spremenili prvotno priglasitev in vključili dodatno pomoč za dodatni naložbeni element ⁽⁵⁾, za katerega se je upravičenka do pomoči odločila po sklepu o začetku formalnega postopka preiskave. Nemški organi so 17. decembra 2013 umaknili navedeno spremembo.
- (7) Komisija je z dopisom z dne 17. februarja 2012 Nemčijo zaprosila za dodatne informacije, potrebne za podrobno oceno pomoči. Nemčija je te informacije predložila z dopisi z dne 29. februarja, 23. marca, 5. aprila, 31. avgusta in 28. septembra 2012. Nemčija je v svojem dopisu z dne 19. julija 2012 Komisijo zaprosila, naj za nedoločen čas opusti proučevanje zadeve. Komisija je to zahtevo zavrnila z dopisom z dne 10. avgusta 2012. Po sporočilu Nemčije z dne 26. oktobra 2012 o dveh naložbenih dejavnostih v zvezi z neelektričnimi avtomobili (glej sprotno opombo 3) je od Nemčije z dopisoma z dne 31. oktobra 2012 in 24. januarja 2014 zahtevala pojasnilo, na katera je Nemčija odgovorila 14. decembra 2012 oziroma 15. marca 2013. Dodatna pojasnila je od Nemčije zahtevala z dopisom z dne 9. julija 2013, na katerega je Nemčija odgovorila 5. avgusta 2013.
- (8) Nemčija je z dopisom z dne 5. avgusta 2013 Komisijo obvestila o dodatni spremembi projekta pomoči (znižanje zneska in intenzivnosti pomoči).
- (9) Službe Komisije in nemški organi so se sestali 8. marca, 14. avgusta in 3. oktobra 2012.

2. PODROBEN OPIS PRIGLAŠENEGA UKREPA

2.1 Cilj

- (10) Nemški organi nameravajo spodbujati regionalni razvoj tako, da bodo družbi BMW zagotovili regionalno pomoč za zgraditev novega proizvodnega objekta v okviru obstoječega obrata družbe BMW v Leipzigu.
- (11) Leipzig je bil na datum priglasitve v skladu s členom 107(3)(a) PDEU območje, ki prejema pomoč, v skladu z nemškim programom regionalne pomoči za obdobje 2007–2013 ⁽⁶⁾ pa je njegova standardna zgornja meja regionalne pomoči za velika podjetja znašala 30 % ⁽⁷⁾ bruto ekvivalenta nepovratnih sredstev. Nemški organi so navedli, da bo naložbeni projekt prinesel približno 800 novih neposrednih delovnih mest na območju, ki prejema pomoč.

⁽⁴⁾ Glej sprotno opombo 1.

⁽⁵⁾ Dodatni naložbeni element se je nanašal na proizvodnjo plastičnih odbijačev za avtomobile z motorjem z notranjim zgorevanjem iz nižjega kompaktnega razreda (GBP platforma, tj. modela BMW serije 1 in BMW X1). Službe Komisije so z dopisom z dne 3. februarja 2012 in elektronsko pošto z istim datumom zaprosile za dodatne informacije o tej spremembi, ki jih je Nemčija predložila z dopisoma z dne 25. januarja in 24. februarja 2012. Nemški organi so 17. decembra 2013 pojasnili, da ta naložba skupaj s prvotno priglašenim projektom (za proizvodnjo modelov i3 in i8) ne predstavlja enotnega naložbenega projekta, ampak je del drugega projekta (glej sprotno opombo 3), za katerega je bila pomoč predhodno priglašena (SA. 37291 (13/PN)). Nemčija je zato pomoč za projekt plastičnih odbijačev umaknila s področja uporabe te priglasitve. Komisija je Nemčijo za dodatne informacije zaprosila z dopisom z dne 23. januarja 2014. Nemčija je na to zahtevo odgovorila z dopisom z dne 11. februarja 2014. Naložba v odbijače ne bo vplivala na upravičene stroške ali pomoč za projekt modelov i3/i8, saj bo pomoč, ki bo dodeljena za to naložbo, ocenjena v drugem okviru.

⁽⁶⁾ Odločba Komisije z dne 8. novembra 2006 v zadevi o državni pomoči N 459/06 – Program regionalne pomoči za Nemčijo za obdobje 2007–2013 (UL C 295, 5.12.2006, str. 6).

⁽⁷⁾ Veljavno na datum prvotne priglasitve, tj. 30. novembra 2010.

2.2 Pravna podlaga in organ, ki dodeljuje državno pomoč

- (12) Nacionalna pravna podlaga za dodelitev pomoči je zakon o olajšavah za naložbe (*Investitionszulagengesetz 2010*) z dne 7. decembra 2008, ki je izvzet v sklopu skupinske izjeme pod številko X 167/2008 ⁽⁸⁾.
- (13) Pomoč bo dodelil davčni urad v Münchnu (Finanzamt München).

2.3 Upravičenka

- (14) Upravičenka do pomoči je družba BMW AG (matična družba skupine BMW) s sedežem v Münchnu na Bavarskem v Nemčiji. Skupina BMW se osredotoča na proizvodnjo avtomobilov in motornih koles pod naslednjimi znamkami: BMW, MINI in Rolls-Royce Motor Cars. Obrat v Leipzigu je eden od 17 proizvodnih objektov skupine BMW in ni samostojna pravna oseba.
- (15) Družba BMW Leipzig ni samostojni pravni subjekt, zato ni bilo mogoče predložiti ločenih finančnih podatkov. Leta 2009 je bilo v njej zaposlenih [...] ^(*) oseb. Nemški organi so o skupini BMW predložili naslednje informacije.

Preglednica 1:

Prihodki skupine BMW (v milijonih EUR)

	2011	2012	2013
Ves svet	68 821	76 848	76 058
EGP	[...]	[...]	[...]
Nemčija	12 859	12 186	11 796

Preglednica 2:

Število zaposlenih v skupini BMW do 31. decembra zadevnega leta

	2011	2012	2013
Ves svet	100 306	105 876	110 351
EGP	[...]	[...]	[...]
Nemčija	73 338	76 911	78 961

⁽⁸⁾ X 167/2008 – Nemčija – Investitionszulagengesetz (IZ) 2010 (UL C 280, 20.11.2009, str. 7).

^(*) Poslovna skrivnost.

2.4 Naložbeni projekt

2.4.1 Priglašeni projekt

- (16) Cilj naložbenega projekta je vzpostavitev novega proizvodnega objekta za proizvodnjo električnih avtomobilov s karoserijami iz plastičnih materialov, ojačanih z ogljikovimi vlakni. Načrtovana je proizvodnja naslednjih dveh novih modelov: modela „i3“, imenovanega tudi Mega City Vehicle (v nadaljnjem besedilu: model i3 ali vozilo MCV) in luksuznega športnega modela „i8“. Po navedbah upravičenke ta dva modela predstavljata povsem inovativna proizvoda, ki se v preteklosti nista proizvodila, sestavljala pa se bosta v obratu v Leipzigu. Motorji in akumulatorji za oba modela i3 in i8 se bodo proizvodili v obratu skupine BMW v Landshutu, vmesni proizvodi za karoserijo iz ogljikovih vlaken obeh modelov pa se bodo proizvodili v obratu iste skupine v Wackersdorfu (od tam pa se bodo deloma dostavljali v Leipzig in deloma v Landshut, kjer se bodo ti vmesni proizvodi nadalje obdelali).
- (17) Osnovni model vozila MCV (i3) je povsem električni avtomobil, ki nima motorja z notranjim zgorevanjem, poganja pa ga električna energija iz akumulatorja, t. i. električno vozilo na akumulatorski pogon (Battery Electric Vehicle – BEV)⁽⁹⁾. Karoserija je iz plastičnih materialov, ojačanih z ogljikovimi vlakni; teža avtomobila zato ne presega 1,3 t za dolžino med 3,95 in 4,05 m. Avtomobil, katerega doseg je do 150 km brez ponovnega polnjenja akumulatorja in ki doseže hitrost do 140 km/h, je predviden za uporabo v mestih. Priglašena zmogljivost proizvodnje modela i3 obrata v Leipzigu je [10 000–50 000] vozil letno.
- (18) Športni model i8 je hibridni avtomobil z možnostjo polnjenja prek vtičnice (Plug-in Hybrid Electric Vehicle, PHEV)⁽¹⁰⁾, katerega prednost sta lahka plastična karoserija, ojačana z ogljikovimi vlakni, in inovativen aerodinamični koncept. Poleg električnega motorja je opremljen z majhnim trivaljnim motorjem z notranjim izgorevanjem, ki bo ublažil pomanjkljivost povsem električnega vozila, kadar je to potrebno: tj. (1) ko je razdalja daljša, kot jo lahko krije akumulator brez ponovnega polnjenja, in (2) ko je hitrost, ki se pričakuje pri športnih avtomobilih, višja od hitrosti, ki jo doseže električni motor. Dolžina avtomobila bi morala biti okrog 4,6 m, teža pa manj kot 1,5 t. Najvišja hitrost modela i8 je 250 km/h. Proizvodnja tega modela je vključena v skupno število [10 000–50 000] električnih avtomobilov, ki se bodo proizvodili v Leipzigu. Njegova proizvodnja bo potekala na istih proizvodnih linijah kot proizvodnja modela i3 vozila MCV (njegov motor z notranjim izgorevanjem se bo proizvodil v obratu skupine BMW v kraju Hams Hall v Združenem kraljestvu).
- (19) Na datum sklepa o začetku postopka je bilo za oba modela predvideno, da bosta dana na trg konec leta 2013. Dela v zvezi z naložbo za model i3 so se začela decembra 2009, naložba pa se je končala leta 2013. Dela v zvezi z naložbo za model i8 so se začela aprila 2011, naložba pa se bo končala v drugi polovici leta 2014.

2.5 Upravičeni stroški, znesek priglašene pomoči in intenzivnost pomoči

- (20) Nominalna vrednost priglašanih upravičenih odhodkov za naložbo, kakor so navedeni v sklepu o začetku postopka, znaša 392 milijonov EUR (diskontirana pa 368,32 milijona EUR⁽¹¹⁾). V preglednici v nadaljevanju je prikazana razčlenitev nominalnih načrtovanih upravičenih odhodkov v obdobju izvajanja naložbe.

⁽⁹⁾ „Električna vozila nimajo dvojnega pogonskega sistema, tj. mehanskega in električnega. V celoti jih poganja električni motor, ki ga napaja električna energija, shranjena v akumulatorjih.“ (Vir: Deutsche Bank: Electric Cars: Plugged In Batteries must be included, 9. junij 2008, str. 10).

⁽¹⁰⁾ Hibridna vozila z možnostjo polnjenja prek vtičnice imajo konvencionalni motor z notranjim izgorevanjem in električni motor. Njihovo napajanje je mogoče prek električne vtičnice in lahko delujejo neodvisno od motorja z notranjim izgorevanjem (Vir: Impacts of Electric Vehicles – Deliverable 1 – An overview of Electric Vehicles on the market and in development, poročilo organizacije Delft, april 2011, str. 30 http://www.cedelft.eu/publicatie/impact_of_electric_vehicles/1153).

⁽¹¹⁾ V skladu z določbami smernic o regionalni pomoči, ki se nanašajo na posamično priglašeno pomoč, je bila nominalna vrednost diskontirana na leto priglasitve (2010). Na to leto so diskontirane vse vrednosti. V skladu z veljavno zakonodajo je obrestna mera, ki se uporablja za diskontiranje, 2,24-odstotna – osnovna obrestna mera v višini 1,24%, ki se je uporabljala v času dodelitve (1. januarja 2010) plus 100 bazičnih točk; glej http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/reference_rates.html.

Preglednica 3:

Razčlenitev načrtovanih upravičenih stroškov (v milijonih EUR – nominalna vrednost)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Skupaj
Stavba	1	2	86	40	1	1	131
Obrat/stroji	2	3	34	163	53	6	261
Skupaj	3	5	120	203	54	7	392

- (21) Kot je bilo priglašeno in določeno v sklepu o začetku postopka, je Nemčija nameravala naložbo podpreti z dodelitvijo pomoči za upravičene odhodke, načrtovane za obdobje 2009–2014 v obliki davčnih olajšav v višini do skupno 49,0 milijona EUR, kar ustreza intenzivnosti pomoči v višini 12,5 %.
- (22) Nemčija je 5. avgusta 2013 spremenila prigrasitev in navedla, da bodo na podlagi nacionalne pravne podlage (Investitionszulagengesetz 2010) do pomoči upravičeni le odhodki, nastali do 31. decembra 2013. Zato se najvišji znesek pomoči zniža na 48,125 milijona EUR (diskontirana vrednost 45 257 273 EUR), intenzivnost pomoči pa zmanjša na 12,29 %.
- (23) Upravičenka bo lahko olajšavo za naložbe odbila leto dni po nastanku stroškov. Odbitki olajšav bodo zato potekali v skladu z naslednjim časovnim razporedom:

Preglednica 4:

Časovni razpored izvajanja predvidene pomoči v obliki davčne olajšave (nominalna vrednost v milijonih EUR):

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Skupaj
Olajšave za naložbe	0,375	0,625	15	25 375	6 750	0,0	48,125

2.6 Financiranje naložbe

- (24) Nemški organi potrjujejo, da lastni prispevek upravičenke k naložbi, ki ne vključuje javne podpore, presega 25 % upravičenih stroškov. Evropska investicijska banka in banka Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) sta upravičenki za projekt dodelili posojili. Posojilo banke EIB znaša [...] milijonov EUR, posojilo banke KfW pa [...] milijonov EUR⁽¹²⁾. Nemčija je Komisiji zagotovila, da sta bili obe posojili pridobljeni pod tržnimi pogoji.

2.7 Spodbujevalni učinek

- (25) Nacionalna pravna podlaga ustvarja samodejno pravico (kjer je primerno, na podlagi odobritve Komisije) do pomoči, če so izpolnjeni zakonski pogoji. Za to samodejno davčno pomoč ni potreben noben diskrecijski sklep o dodelitvi ali potrditev upravičenosti.

⁽¹²⁾ Samo del tega posojila krije stroške, povezane z naložbo v vozilo MCV.

2.8 Ohranitev naložbe

- (26) Nemški organi so potrdili, da se mora naložbeni projekt na zadevnem območju, ki prejema pomoč, ohraniti vsaj pet let od njegovega dokončanja.

2.9 Splošne določbe

- (27) Nemški organi so se zavezali, da bodo Komisiji:

— v dveh mesecih po dodelitvi pomoči predložili izvod zadevnih aktov, ki se nanašajo na ta ukrep pomoči;

— v šestih mesecih od plačila zadnjega obroka pomoči na podlagi priglašenega načrta plačil predložili podrobno končno poročilo.

3. POMISLEKI IN RAZLOGI ZA ZAČETEK FORMALNEGA POSTOPKA PREISKAVE

- (28) Komisija je v svojem sklepu o začetku formalnega postopka preiskave v skladu s členom 108(2) PDEU ugotovila, da projekt pomoči izpolnjuje standardna merila združljivosti na podlagi smernic o regionalni pomoči ter predlagani znesek in intenzivnost pomoči ne presegata najvišje dovoljene omejitve. Kljub temu pri uporabi določb točke 68 (a) smernic o regionalni pomoči v okviru predhodnega pregleda ni mogla potrditi združljivosti pomoči z notranjim trgom.
- (29) Komisija mora v skladu s točko 68(a) smernic o regionalni pomoči začeti formalno preiskavo in opraviti podrobno oceno spodbujevalnega učinka, sorazmernosti ter pozitivnih in negativnih učinkov pomoči, kadar tržni delež upravičenca na upoštevnem trgu proizvodov in geografskem trgu pred naložbo ali po njej presega 25 %.
- (30) Čeprav je Nemčija trdila, da naložbe, ki jih družba BMW AG izvaja v Leipzigu, ustvarjajo nov proizvodni trg v smislu opombe 65 smernic za regionalno pomoč⁽¹³⁾, je Komisija menila drugače⁽¹⁴⁾. Zato se je Komisija odločila, da bo opravila preskusa iz točke 68(a) in (b) smernic o regionalni pomoči. Da bi lahko to storila, je morala najprej ugotoviti, na katere proizvode se nanaša naložba in določiti ustrezen proizvodni in geografski trg.
- (31) Ker je to prvi primer priglašene regionalne pomoči za naložbo v inovativna električna potniška vozila (BEV/PHEV), je imela Komisija v okviru predhodnega pregleda pri določitvi upoštevnega proizvodnega in geografskega trga resne težave.
- (32) Komisija zlasti ni mogla zavzeti dokončnega stališča o vprašanju, ali trg za električne avtomobile predstavlja neodvisni proizvodni trg ali pa je del celotnega trga potniških avtomobilov ne glede na način pogona. Leta 2015 bo v skladu s tržnimi informacijami, ki jih je predložila Nemčija, 1 % vseh avtomobilov v EGP električnih⁽¹⁵⁾. Nemčija je s tem podatkom navedla število novoregistriranih električnih avtomobilov v tradicionalnih segmentih trga konvencionalnih avtomobilov.

⁽¹³⁾ V skladu s sprotno opombo 65 smernic o regionalni pomoči, če država članica dokaže, da upravičenec do pomoči vzpostavi nov proizvodni trg, ni treba opraviti preskusov iz točke 68(a) in (b), pomoč pa bo odobrena po lestvici iz točke 67.

⁽¹⁴⁾ Komisija se je strinjala, da modeli električnih avtomobilov predstavljajo takšno inovativno raven, da pomenijo nov proizvod, ki ni primerljiv z avtomobili, proizvedenimi v preteklosti, zlasti glede na njihovo uporabo plastične karoserije, ojačane z ogljikovimi vlakni. Vendar je ugotovila, da družba BMW ni niti prvi niti edini proizvajalec teh tipov vozil.

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

- (33) Komisija se je spopadala s težavami tudi pri razvrščanju električnih avtomobilov v različne segmente trga potniških avtomobilov, ki so bili v preteklosti vzpostavljeni za avtomobile z motorjem z notranjim izgorevanjem. Ključno merilo za segmentacijo sta dolžina in cena avtomobila. Številna električna vozila glede na dolžino očitno spadajo v manjše segmente, glede na ceno pa v višje segmente.
- (34) Komisija tudi ni mogla ugotoviti, ali je primerno, da se zadevni modeli električnih avtomobilov razvrstijo v posebne segmente trga konvencionalnih potniških avtomobilov, kot so segment C ali D iz klasifikacije avtomobilov, ki jo je pripravila družba IHS Global Insight⁽¹⁶⁾, kombinirani segment konvencionalnih avtomobilov C in D ali kombinirani segment „električnih avtomobilov“ C in D.
- (35) Komisija poleg tega v okviru predhodnega pregleda ni mogla dokončno ugotoviti, ali je upoštevni trg za električne avtomobile svetovni ali vsaj večji od EGP.
- (36) Ker Komisija ni mogla zavzeti dokončnega stališča o določitvi upoštevnega proizvodnega in geografskega trga, je preskus tržnega deleža izvedla na vseh verjetnih trgih. Informacije o tržnem deležu upravičenca so temeljile na podatkih, ki jih je zbrala in predložila Nemčija, pri čemer se je uporabil 1-odstotni delež električnih avtomobilov v tržnih segmentih konvencionalnih avtomobilov (glej uvodno izjavo (32)) (kar predstavlja skupaj 150 tisoč povsem električnih avtomobilov v EGP leta 2015), kot je bilo predvideno v študiji banke Deutsche Bank⁽¹⁷⁾. Komisija je ugotovila, da bi tržni delež upravičenke na trgu električnih avtomobilov v EGP presegel 25 %, kar se je izračunalo z uporabo deleža prodaje električnih avtomobilov/konvencionalnih avtomobilov, ki po oceni banke Deutsche Bank znaša 1 %, za različne segmente konvencionalnih avtomobilov. V skladu s to metodo bi tržni delež upravičenke v EGP leta 2015 presegel 25 % v segmentih B, C, D in E + F⁽¹⁸⁾, presegel pa bi tudi 25 % na svetovnem trgu v segmentih D in E + F⁽¹⁹⁾.
- (37) Komisija zato v okviru predhodnega pregleda ni mogla izključiti, da tržni delež upravičenke vsaj na nekaterih domnevnih proizvodnih trgih v EGP (in v nekaterih upoštevni tržnih segmentih na svetovni ravni) ni presegel praga, določenega v točki 68(a) smernic o regionalni pomoči. Zato je začela postopek formalne preiskave v skladu s členom 108(2) PDEU.
- (38) Kot je navedeno v sklepu o začetku postopka⁽²⁰⁾, bi Komisija izvedla podrobno oceno naložbenega projekta na podlagi svojega Sporočila o merilih za podrobno oceno regionalne pomoči za velike naložbene projekte (v nadaljnjem besedilu: sporočilo o podrobni oceni pomoči)⁽²¹⁾, če na podlagi pripomb, prejetih v okviru formalne preiskave, ne bi mogla nedvomno ugotoviti, da je mogoče pomoč izvzeti iz uporabe preskusov v točki 68 smernic o regionalni pomoči v skladu s sprotno opombo 65 smernic o regionalni pomoči ali da prag iz točke 68(a) ni presežen.

⁽¹⁶⁾ Avtomobilski trg analizira več ponudnikov storitev. Med najuglednejšimi sta družbi IHS Global Insight in POLK. Države članice in upravičenci informacije običajno zagotovijo na podlagi segmentacije, ki jo je pripravila ena od teh dveh svetovalnih družb. Družba IHS Global Insight predlaga ozko segmentacijo potniških avtomobilov (27 segmentov). Povprečna cena, velikost in zmogljivost motorja potniških avtomobilov se postopoma povečujejo od manjših do večjih segmentov.

⁽¹⁷⁾ Komisija je v sklepu o začetku postopka (uvodna izjava (84)) izrazila mnenje, da je 1-odstotni delež električnih avtomobilov na celotnem trgu morda preveč zadržan, vendar je poudarila, da Nemčija ni mogla zagotoviti nobene druge neodvisne ocene.

⁽¹⁸⁾ Upravičenka je navedla, da je [...] od skupno [10 000–50 000] proizvedenih avtomobilov predvidenih za prodajo v EGP, ostali pa naj bi se prodali zunaj EGP. Ta številka se je uporabila za izračun tržnega deleža upravičenke v EGP, v skladu s katerim je prag v segmentu B (električni avtomobili) znašal [$> 25\%$] ([...] deljeno z [...]), v segmentu C [$> 25\%$] ([...] deljeno z [...]), za segment D [$> 25\%$] ([...] deljeno z [...]) in za segment E + F [$> 25\%$]. Glej uvodne izjave (84)–(87) sklepa o začetku postopka.

⁽¹⁹⁾ [$> 25\%$] v segmentu D in [$> 25\%$] v segmentu E + F leta 2015.

⁽²⁰⁾ Uvodna izjava (103) sklepa o začetku postopka.

⁽²¹⁾ Sporočilo Komisije o merilih za podrobno oceno regionalne pomoči za velike naložbene projekte (UL C 223, 16.9.2009, str. 3).

4. PRIPOMBE ZAINTERESIRANIH STRANI

- (39) Komisija je prejela le pripombe Nemčije.

4.1 Pripombe Nemčije

- (40) Nemčija trdi, da so električni avtomobili del trga konvencionalnih avtomobilov. Na navedenem trgu je tržni delež skupine BMW za katero koli segmentacijo proizvodnega trga pod 25-odstotnim pragom na svetovni ravni in na trgu EGP.
- (41) Vendar Nemčija tudi trdi, da bi bilo treba uporabiti sprotno opombo 65 smernic o regionalni pomoči, če bi Komisija za električne avtomobile štela, da predstavljajo proizvodni trg, ločen od konvencionalnih avtomobilov.
- (42) Po mnenju Nemčije bi bilo treba pomoč, tudi če se Komisija ne bi strinjala z uporabo opombe 65 smernic o regionalni pomoči in bi za trg električnih avtomobilov štela, da predstavlja ločen proizvodni trg, odobriti brez podrobne ocene, saj je tržni delež upravičenke v tem (nesegmentiranem) trgu (električnih avtomobilov) nižji od 25 %, v sklepu o začetku postopka pa niso bili izraženi pomisleki glede standardnih meril združljivosti smernic o regionalni pomoči. Sicer bi morala Komisija izbrati prilagodljiv pristop pri uporabi sporočila o podrobni oceni pomoči.

4.1.1 Opredelitev trga in tržni deleži

Upoštevni trg je svetovni trg konvencionalnih avtomobilov

- (43) Nemčija trdi, da bi bilo treba upoštevni proizvodni trg opredeliti za trg konvencionalnih avtomobilov, upoštevni geografski trg pa za svetovni trg. Električni avtomobili bodo v prihodnosti, tako kot zdaj hibridni avtomobili, konkurirali konvencionalnim avtomobilom, potrošniki pa bodo električne in konvencionalne avtomobile šteli za zamenljive proizvode.
- (44) Model i3 in primerljivi konvencionalni avtomobili se kljub priznanim razlikam v dosegu med njimi (model i3 je treba napolniti precej prej kot rezervoar za gorivo) uporabljajo v isti namen, saj imajo enako potniško kabino in dosegajo enake hitrosti. Zamenljivost z vidika povpraševanja je še večja za model i8, ki ima enak doseg kot konvencionalni ali hibridni avtomobili. Razlike v ceni med električnimi in konvencionalnimi avtomobili se lahko zmanjšajo s subvencijami za kupca.
- (45) Po navedbah Nemčije potrošniki ne razlikujejo med hibridnimi, električnimi ali konvencionalnimi avtomobili, ker se zavedajo okoljskih posledic proizvodnje električne energije, ki se uporablja za pogon električnih avtomobilov, in ker imajo v zvezi s standardi za varstvo okolja in drugimi parametri enaka pričakovanja za vse tipe avtomobilov.
- (46) Upoštevni geografski trg za električne avtomobile je svetovni trg, saj naj bi se trgovinski tokovi razvili v vse smeri. Kitajska, Japonska in ZDA (ter nekatere države EU), ki subvencionirajo uporabo električnih avtomobilov in za delež avtomobilov na alternativni pogon na celotnem avtomobilskem trgu delno uporabljajo obvezne kvote, predstavljajo velik delež svetovnega trga. Poleg tega so okvirni pogoji za svetovno trgovino z električnimi avtomobili enaki tistim, ki se veljajo za konvencionalne avtomobile, ali ugodnejši od njih.

- (47) Tudi če bi bil geografski trg trg EGP (za konvencionalne avtomobile), tržni delež družbe BMW AG, kot je bilo priznано v uvodni izjavi (88) ⁽²²⁾ sklepa o začetku postopka, ne bi dosegel 25-odstotnega praga niti pred naložbo niti po njej.

Uporaba opombe 65

- (48) Nemčija meni, da bi bilo treba, če bi se Komisija odločila, da bo električne avtomobile opredelila za ločen proizvodni trg, uporabiti sprotno opombo 65 smernic o regionalni pomoči.
- (49) Nemčija se strinja, da upravičenka kljub inovativni konstrukciji karoserije, zaradi katere se modela i3 in i8 razlikujeta od konkurenčnih proizvodov, ni niti prva niti edina proizvajalka električnih vozil. Strinja se tudi, da nekateri proizvajalci, ki proizvajajo električna vozila, že obstajajo in da bodo drugi na trg električnih avtomobilov vstopili do leta 2013/2014.
- (50) Vendar Nemčija predlaga, da bi se lahko opomba 65 glede na filozofijo in utemeljitev njenega obstoja v tem primeru, tudi če se zato ne bi neposredno uporabila, uporabila po analogiji.
- (51) Po mnenju Nemčije je bila opomba 65 v smernice o regionalni pomoči dodana zato, ker prednosti, ki jih prava inovacija prinese konkurenčnosti in konkurenčnim pogojem na upoštevnem trgu, prevladajo nad prvotno velikimi tržnimi deleži inovatorjev in posledičnim kratkoročnim izkrivljanjem konkurence. Uporaba preskusov iz točke 68 smernic o regionalni pomoči predpostavlja obstoj trga. Novi trgi tega pogoja ne morejo izpolniti; podrobna ocena pri uporabi točke 68 bi kaznovala prvega na trgu in ovirala vzpostavljanje delujočega trga.
- (52) Nemčija meni, da pri statistično velikem prvotnem tržnem deležu in zmogljivosti prvega na trgu, na katerem se ponuja le malo število modelov in se je serijska proizvodnja začela šele pred kratkim, preskusov iz točke 68 ni mogoče smiselno uporabiti. Po njenem mnenju zadevna naložba ne spodbuja vzpostavitve prevladujočega položaja na trgu ali prinaša ustvarjanja presežnih zmogljivosti na nazadujočem trgu.
- (53) Na kratko, ta zadeva je natanko tak primer, kot naj bi se obravnaval z neposredno uporabo opombe 65. Nemčija zato ugotavlja, da se preskusa iz točke 68 ne bi smela izvesti in da bi bilo treba pomoč odobriti brez podrobne ocene.

Tržni delež je manjši od 25 % tudi na trgu električnih avtomobilov (na svetovnem trgu in trgu EGP)

- (54) Nemčija trdi, da je tržni delež upravičenke na trgu električnih avtomobilov (ne glede na to, ali je nadalje segmentiran) manjši od 25 %, tudi če bi Komisija ugotovila, da (1) električni avtomobili niso del trga konvencionalnih avtomobilov in da (2) se opomba 65 smernic o regionalni pomoči ne uporablja.
- (55) Nemčija navaja, da je tradicionalno segmentacijo trga konvencionalnih avtomobilov zaradi razlik v cenah in dolžini avtomobilov težko uporabiti za trg električnih avtomobilov, vendar se tako določijo napovedi deležev na trgu električnih avtomobilov. Zato je Nemčija poskušala model i3 razvrstiti v kombinirani segment C in D, saj avtomobil zaradi svoje cene spada v segment D, zaradi svoje dolžine pa v segment C. Upoštevati je treba tudi, da so uporabniki električnih avtomobilov iz vseh segmentov trga konvencionalnih avtomobilov, zato stroga segmentacija trga električnih avtomobilov ni smiselna.
- (56) Nemčija meni, da se bo trg električnih avtomobilov zelo verjetno dinamično razvijal tako na ravni EGP kot tudi na svetovni ravni: Delež električnih avtomobilov na celotnem avtomobilskem trgu in število proizvajalcev se bosta v nekaj letih močno povečala. Tudi če bi upravičenka v nekaterih segmentih električnih avtomobilov dosegla tržni delež, večji od 25 %, to ne bi bil realističen scenarij ali pa bi trajal le kratek čas.

⁽²²⁾ V uvodni izjavi (88) sklepa o začetku postopka je navedeno, da je tržni delež upravičenke manjši od 25 % na ravni EGP in svetovni ravni le na trgu konvencionalnih avtomobilov.

- (57) Nemčija predlaga, da se namen opombe 65 upošteva tudi v zvezi s tem vidikom in da se preskusa iz točke 68 smernic o regionalni pomoči ne uporabita: prehodno visok tržni delež inovatorja bi bilo treba presojati ob upoštevanju dinamičnega razvoja trga, vključno z verjetnostjo vstopa novih udeležencev na trg. Drugačna presoja bi ovirala inovacije ter slabila konkurenco in konkurenčnost. Nemčija zato predlaga, da se primer, ko se na trgu električnih avtomobilov za prehodno obdobje preseže 25-odstotni prag tržnega deleža, kar že samo po sebi ni realistično, ne bi smel šteti za dejavnik, ki kaže, da je 25-odstotni prag tržnega deleža iz točke 68(a) smernic o regionalni pomoči presežen.
- (58) Kar zadeva zanesljivost podatkov o tržnih deležih, Nemčija poudarja, da ni bila vzpostavljena nobena ločena segmentacija trga električnih avtomobilov in da je edina ocena podatkov o trgu, ki obstaja za leto 2015, študija banke Deutsche Bank iz leta 2008. V tej študiji je ocenjeno, da bo leta 2015 delež električnih avtomobilov na celotnem avtomobilskem trgu znašal 1 %; Nemčija je ta podatek uporabila za svojo oceno tržnega deleža upravičenke na kombiniranem segmentu električnih avtomobilov C in D. Nemčija tudi predvideva, da se bo večina električnih avtomobilov verjetno ponujala v segmentih od A do C in da bo zato delež električnih avtomobilov v teh segmentih celotnega segmenta avtomobilov večji (tj. približno 2,5 % – čeprav tega ni bilo mogoče podpreti z neodvisnimi študijami). Že samo s tem bi bilo mogoče dokazati, da je ocena tržnega deleža skupine BMW, ki jo je predložila Komisija, previsoka in ni verjetna. Poleg tega ugotavlja, da svetovalni družbi, kot sta banka Deutsche Bank in družba Boston Consulting Group, napovedujeta, da bo do leta 2020 delež električnih avtomobilov na celotnem avtomobilskem trgu dosegel 3 %, zaradi česar se bo tržni delež skupine BMW ponovno zmanjšal. Nazadnje Nemčija trdi, da se, če se vzpostavi sistem segmentacije električnih avtomobilov, ki bo modele jasno razvrščal v segmente, lahko pričakuje, da bo tržni delež skupine BMW na zasičenem trgu postal primerljiv z njenim obstoječim tržnim deležem na trgu konvencionalnih avtomobilov, tj. med [0–8 %] in [1–9 %].
- (59) Nemški organi so navedli še dve novejši študiji, ki naj bi po njihovem mnenju dokazovali, da tržni delež upravičenke ne bo nikoli presegel 25-odstotnega praga tržnega deleža, saj je v teh študijah predvideno precej večje število avtomobilov na trgu kot v prejšnjih študijah. V prvi od obeh študij z naslovom „European Roadmap – Electrification of Road Transport“ (v nadaljnjem besedilu: študija elektrifikacije cestnega prometa)⁽²³⁾ je navedeno, da bi lahko bilo do leta 2020 v EU 5 milijonov električnih avtomobilov (vključno s hibridnimi avtomobili z možnostjo polnjenja prek vtičnice), v grafikonu pa je ob predpostavki, da se bodo dosegli veliki tehnološki preboji, napovedan približno 1 milijon takšnih avtomobilov leta 2016. Druga študija z naslovom „Impacts of Electric Vehicles – Deliverable 1 – An overview of Electric Vehicles on the market and in development“ (v nadaljnjem besedilu: poročilo organizacije Delft) iz aprila 2011 o učinku električnih vozil na trg je bila pripravljena za Komisijo⁽²⁴⁾.

4.1.2 Uporaba sporočila o podrobni oceni pomoči

- (60) Nemčija v zvezi z uporabo sporočila o podrobni oceni pomoči trdi naslednje:
- (a) ker pragovi tržnih deležev niso bili preseženi, ni razloga za podrobno oceno ukrepa;
- (b) v formalni preiskavi je poudarek izrecno na odpravi resnih pomislekov v zvezi z združljivostjo ukrepov, ki so se pojavili v predhodni fazi, ne pa na oceni meril združljivosti, ki so se proučila že v predhodni fazi in se takrat v zvezi z njimi niso pojavili nobeni pomisleki. Komisija v sklepu o začetku formalnega postopka preiskave ni izrazila nobenih pomislekov glede skladnosti ukrepa s standardnimi merili združljivosti smernic o regionalni pomoči, vključno z njegovim spodbujevalnim učinkom in sorazmernostjo; Komisija je formalno preiskavo začela le, ker ni mogla dejansko izključiti, da je bil prag tržnega deleža iz točke 68(a) smernic o regionalni pomoči presežen;

⁽²³⁾ European Roadmap – Electrification of Road Transport, 2. izdaja, junij 2012, avtorji Emma Briec iz družbe Renault, Carolien Mazal iz družbe BOSCH, Gereon Meyer in Beate Müller iz družbe VDI/VDE Innovation + Technik GmbH, evropske tehnološke platforme ERTRAC, EPOSS in SmartGrids, podprla pa jo je tudi Evropska komisija prek usklajevalnih ukrepov Capire in ICT4FEV.

⁽²⁴⁾ Impacts of Electric Vehicles – Deliverable 1 – An overview of Electric Vehicles on the market and in development, poročilo organizacije Delft, april 2011, str. 13–16, [http://www.cedelft.eu/publicatie/impact of electric vehicles/1153](http://www.cedelft.eu/publicatie/impact%20of%20electric%20vehicles/1153).

- (c) Komisija bi morala sprejeti „pogojni“ sklep⁽²⁵⁾, s katerim bi na podlagi podatkov, ki jih upravičenec letno predloži o razvoju svojega deleža na običajno segmentiranem trgu, odobrila pomoč – brez podrobne ocene – v skladu s sprotno opombo k točki 56 sporočila o podrobni oceni pomoči;
- (d) Komisija ob upoštevanju pomembnih pozitivnih učinkov pomoči (nova, okolju prijazna tehnologija in inovacije, ustvarjanje precejšnjega števila delovnih mest) ne bi smela uporabiti sporočila o podrobni oceni pomoči ali pa bi morala vsaj upoštevati „zahtevo glede sorazmernosti“: v točki 9 sporočila o podrobni oceni pomoči je navedeno, da mora biti podrobna ocena ukrepa sorazmerna z možnim izkrivljanjem, ki ga lahko povzroči pomoč. Nemčija trdi, da ni mogoče pričakovati omembe vrednega izkrivljanja konkurence. Upravičenec spodbuja konkurenco tako, da prevzame vlogo pionirja prek inovativne in visoko tvegane naložbe;
- (e) Nemčija trdi tudi, da mora Komisija v skladu s sodbo Splošnega sodišča z dne 10. julija 2012 v zadevi T-304/08⁽²⁶⁾ izvajati široko diskrecijsko pravico na podlagi Pogodbe ES za presojo, ali pričakovane prednosti zaradi regionalnega razvoja prevladajo nad izkrivljanjem konkurence in vplivi subvencioniranega projekta na trgovino med državami članicami;
- (f) Nemčija navaja sprotno opombo k točki 56 sporočila o podrobni oceni pomoči⁽²⁷⁾ in meni, da je pristojnost Komisije, da ne odobri pomoči, na podlagi sporočila o podrobni oceni pomoči omejena na delež priglasenega zneska pomoči, ki presega prag za priglasitev.

4.1.3 Podrobna ocena ukrepa

4.1.3.1 Pozitivni učinki pomoči

- (61) Nemčija poudarja, da je strategija za čistejša in energetsko učinkovitejša vozila del strategije Evropa 2020. V beli knjigi Komisije z naslovom Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu⁽²⁸⁾ je določen cilj, da se do leta 2030 delež konvencionalnih avtomobilov na celotnem avtomobilskem trgu zmanjša za 50 % in da se ti avtomobili v središčih mest v celoti odpravijo do leta 2050.
- (62) Nemčija prispeva k tem ciljem: do leta 2020 namerava na ceste postaviti milijon električnih vozil, do leta 2014 pa 100 000 takšnih vozil. Želi postati vodilni trg za električno mobilnost. Ker ti cilji še niso doseženi, so potrebna nadaljnja prizadevanja. Zadevna naložba prispeva k doseganju teh evropskih in nemških ciljev.
- (63) Naložbeni projekt spodbuja tudi cilje priporočil, predlaganih v poročilu strokovne skupine na visoki ravni za ključne omogočitvene tehnologije, v katerem je poudarjeno tveganje, da lahko Evropa zaostaja v konkurenci med lokacijami, zlasti ob upoštevanju, da nima zadostne zmogljivosti za „preoblikovanje“ tehnološkega znanja v tržne proizvode.

⁽²⁵⁾ „Komisija se lahko odloči, da bo pomoč odobrila, pogojno odobrila ali prepovedala. Če sprejme pogojno odločbo v skladu s členom 7(4) [Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 z dne 22. marca o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL L 83, 27.3.1999, str. 1)], lahko doda pogoje, da omeji možno izkrivljanje konkurence in zagotovi sorazmernost. Zlasti lahko zmanjša priglašen znesek pomoči ali intenzivnost pomoči do stopnje, ki se šteje za sorazmerno in zato združljivo s skupnim trgovom.“

⁽²⁶⁾ Sodba v zadevi T-304/2008, Smurfit Kappa proti Komisiji, točka 91.

⁽²⁷⁾ Opomba se glasi: „Vendar je treba upoštevati, da če je pomoč dodeljena na podlagi obstoječe sheme regionalne pomoči, država članica ohrani možnost dodelitve take pomoči do stopnje, ki ustreza najvišjemu dovoljenemu znesku, ki ga lahko v skladu z veljavnimi pravili prejme naložba z upravičenimi odhodki v višini 100 milijonov EUR.“

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

- (64) „Velika proizvodna serija“ električnega avtomobila v kombinaciji s karoserijo iz ogljikovih vlaken, ki ga do zdaj ne proizvaja noben proizvajalec avtomobilov, lahko pospeši tehnološke spremembe in spodbuja konkurenco na upoštevnem trgu.
- (65) Nemčija meni, da naložbeni projekt prispeva k dolgoročnemu vodstvu Evrope v avtomobilski industriji.
- (66) Nemčija nadalje navaja, da projekt prispeva k ciljem operativnega programa Evropskega regionalnega razvojnega sklada za deželo Saško ⁽²⁹⁾.
- (67) Nove nemiške zvezne dežele imajo še vedno manj obratov za proizvodnjo avtomobilov kot stare zvezne dežele. S podporo tej naložbi se bodo zmanjšale razlike med starimi in novimi zveznimi deželami.
- (68) Na Saškem je BDP na prebivalca še vedno nižji od nemškega povprečja in povprečja EU: stopnja brezposelnosti je še vedno višja od nemškega povprečja. Z naložbo se bo ustvarilo 800 novih neposrednih delovnih mest.
- (69) Z naložbo se bo povečalo tudi neposredno zaposlovanje v regiji. Upravičenka načrtuje, da bo sklenila dodatne pogodbe z dobavitelji iz regije. Tako se bodo ustvarila delovna mesta zlasti za visokokvalificirane delavce, ki se lahko zaposlijo na novih tehničnih položajih nove in spremenjene dobavne verige. Uspešnemu zaključku projekta naj bi sledile nadaljnje naložbe upravičenke v Leipzigu.
- (70) Zaradi nove proizvodnje bo potrebno usposabljanje delavcev na novih področjih, kot so tehniki, specializirani za plastično in gumarsko tehnologijo, povezano z ojačanim materialom. Ker se bo povpraševanje po specialistih, ki lahko delajo v industriji električnih avtomobilov, povečalo, bi se lahko Saška razvila v zanimivo lokacijo za takšno specializirano delovno silo.
- (71) Naložba bo imela tudi pozitivne verižne učinke (tj. privabila bo nadaljnje naložbe v avtomobilsko industrijo v regiji). Upravičenka je že dejavna v ACOD ⁽³⁰⁾, zvezi avtomobilske industrije vzhodne Nemčije, ki je regijo Leipzig izbrala za regijo, v kateri bi bilo treba spodbujati električno mobilnost. Kar zadeva posebne naložbe drugih, nepovezanih podjetij, je Nemčija navedla družbo SB-Li-Motive, proizvajalca litij-ionske baterije, ki je nameraval vlagati v regijo.
- (72) Podjetja, ki niso povezana s skupino BMW, bodo verjetno imela korist od prelivanja znanja; poleg tega upravičenka predvideva, da bo tesneje sodelovala z univerzo v Dresdnu, na kateri se lahko izvajajo študije, povezane z avtomobilsko industrijo.

4.1.3.2 Ustreznost pomoči

- (73) Nemčija navaja dejstvo, da je pomoč, dodeljena na podlagi „Investitionszulagegesetz“, izvzeta iz priglasitve na podlagi Uredbe o splošnih skupinskih izjemah ⁽³¹⁾, ki bi sama po sebi že pokazala njeno ustreznost.
- (74) Nemčija meni, da je regionalna pomoč ustrezen instrument za zmanjšanje gospodarskih težav regije. Z drugimi ukrepi, kot so infrastrukturni projekti, ne bi bilo mogoče doseči primerljivih rezultatov, saj regija že ima visoko razvito infrastrukturo, vključno z mednarodnim letališčem.

⁽²⁹⁾ Glej http://www.strukturfonds.sachsen.de/download/2013_12_17_OP_EFRE_2007-2013_in_der_Fassung_des4._Aenderungsantrages_Stand_Genehmigung.pdf.

⁽³⁰⁾ Verein Automotive Cluster Ostdeutschland.

⁽³¹⁾ Uredba Komisije (ES) št. 800/2008 z dne 6. avgusta 2008 o razglasitvi nekaterih vrst pomoči za združljive s skupnim trgovom z uporabo členov 87 in 88 Pogodbe (Uredba o splošnih skupinskih izjemah) (UL L 214, 9.8.2008, str. 3).

- (75) Sveženj splošnih ukrepov še ni zadostoval za doseganje ciljev glede električne mobilnosti (100 000 električnih avtomobilov v uporabi do leta 2014 in milijon električnih avtomobilov v uporabi do leta 2020), ki so bili določeni v okviru nemške⁽³²⁾ in evropske pobude.

4.1.3.3 Spodbujevalni učinek/hipotetični scenarij

- (76) Naložba je poseben, zelo inovativen projekt, zato Nemčija meni, da spodbujevalnega učinka pomoči ni mogoče oceniti le na podlagi analize možnosti 1 ali možnosti 2⁽³³⁾, pri kateri sta se analizirali interna stopnja donosnosti projekta in primerjava prednosti/pomanjkljivosti morebitnih lokacij (vključno s proučevanjem morebitnih ukrepov državne pomoči). Nemčija je zato predložila informacije za obe možnosti.

Možnost 1:

- (77) Pri analizi možnosti 1 mora država članica dokazati, da pomoč spodbuja upravičenca k sprejetju odločitve o naložbi v korist projekta, ki brez pomoči za družbo ne bi bil donosen na nobeni lokaciji.
- (78) Nemčija je predložila informacije, v skladu s katerimi je interna stopnja donosnosti brez pomoči [0–8 %], s pomočjo pa [1–9 %]. V izračunih, na katerih temeljijo navedene vrednosti, je bil predviden sedemletni življenjski cikel, niso se upoštevali zagonski stroški, stroški načrtovanja in razvojni stroški projekta, izračuni pa so temeljili na letni proizvodnji [40 000–120 000] avtomobilov (običajna minimalna proizvodna količina, ki jo upravičenca uporablja za konvencionalne majhne in srednje velike avtomobile) namesto [10 000–50 000] avtomobilov, načrtovanih za ta projekt. Ta interna stopnja donosnosti je precej nižja od običajnega 26-odstotnega cilja donosnosti vloženega kapitala (ROCE)⁽³⁴⁾, ki ga upravičenca zahteva pri projektih konvencionalnih avtomobilov, in njenih tehtanih povprečnih stroškov kapitala (WACC), ki znašajo 12 %.
- (79) Upravičenca se je ne glede na to odločila za naložbo. Kljub majhni donosnosti projekta je menila, da si bo lahko z njim dolgoročno zagotovila močan dolgoletni položaj v mednarodni konkurenci. Nemčija poudarja, da je naložba pilotni projekt, in navaja velika tveganja, ki so prisotna in izhajajo iz uporabe ogljikovih vlaken kot surovine za karoserijo, nepreizkušene proizvodne tehnologije, majhnega obsega proizvodnje in negotovosti na strani povpraševanja.

Možnost 2:

- (80) Nemčija je kot dokaz predložila informacije, da pomoč spodbuja k izvedbi naložbenega projekta na ciljnem območju, ki prejema pomoč. Brez pomoči bi se naložba izvedla na območju, ki ne prejema pomoči.

Razlika v stroških/strateški premisleki

- (81) Nemčija je na podlagi dokumentov družbe iz decembra 2009, kot je tisti, o katerem so vodstveni delavci razpravljali v neformalnem [...] pogovoru, povzetka analize, predloženega na sestanku odbora, in dokumenta o odločitvi odbora v zvezi z lokacijo dokazala, da so se za naložbo proučile številne lokacije. Te lokacije so vključevale München⁽³⁵⁾, [...], ZDA/Kanado, Mehiko in Kitajsko.

⁽³²⁾ Glej „Deutsche Bank Research: Elektromobilität“, 12. september 2011. Nemčija navaja študijo banke Deutsche Bank, v kateri je napovedano, da bosta visoka stopnja državne podpore in hiter tehnološki napredek prinesla 7-odstotni delež električnih vozil od vseh novoregistriranih avtomobilov v Nemčiji leta 2020, nizka stopnja državne podpore in tehnološkega napredka pa bo ta delež zmanjšala na le 2 %.

⁽³³⁾ Kot se zahteva v točki 22 sporočila o podrobni oceni pomoči.

⁽³⁴⁾ ROCE: donosnost vloženega kapitala je računovodski kazalnik, ki se uporablja na področju financ, cenitev in računovodstva. Uporablja se za dokazovanje vrednosti, ki jo podjetje pridobi s svojimi sredstvi in izgubi zaradi svojih obveznosti.

⁽³⁵⁾ Izbira lokacije „München“ je dejansko „München v kombinaciji z Wackersdorfom“, kot jo je opisala Nemčija.

- (82) Ti dokumenti se nanašajo le na naložbo v model i3. Odločitev o proizvodnji modela i8 na isti proizvodni liniji kot model i3 je bila sprejeta šele leta 2011. Nemčija za proizvodnjo modela i8 ni priglasila nobenega dodatnega upravičenega odhodka ali pomoči ali predložila dokumentov o postopku odločanja glede lokacije za naložbo v model i8.
- (83) V skladu s predloženimi dokumenti je bila primerjava med različnimi lokacijami izvedena na podlagi več kvantitativnih in kvalitativnih dejavnikov, kot so stroški naložbe⁽³⁶⁾, bližina proizvodnje plastike in plastike, ojačane z ogljikovimi vlakni, možnost izogibanja novim naložbam, težave z jezikom, pomanjkanje varovanja znanja, oddaljenost od razvojnega centra in logistika. V predizboru so bile [...] (37), ZDA/Kanada, Mehika in Kitajska izločene na podlagi kombinacije teh dejavnikov, izbor pa je na koncu obsegal Leipzig in München.
- (84) V Münchnu in Leipzigu nova naložba ne bi bila potrebna; težave z jezikom, pomanjkanje varovanja znanja, težave z logistiko ali velika oddaljenost od razvojnega centra skupine BMW v Münchnu ne vplivajo na naložbo na teh lokacijah. Najnižji stroški naložbe bi dejansko nastali v Münchnu, ki bi bil tudi najbližji razvojnemu centru skupine BMW. Po drugi strani pa ima Leipzig prednost, saj je mogoče njegove zmogljivosti enostavno razširiti, to pa bi upravičenki omogočilo, da brez večjih dodatnih stroškov hitro poveča proizvodnjo na [50 000–90 000] tisoč električnih vozil letno.
- (85) Nemčija pojasnjuje, da so izračuni pri izbiri lokacije temeljili na letnem obsegu proizvodnje [10 000–50 000] avtomobilov in uporabi tehtanih povprečnih stroškov kapitala v višini 12 % kot diskontnega faktorja, vključevali pa so stroške naložbe v proizvod, stroške strukturne naložbe, stroške načrtovanja in zagonske stroške, stroške proizvodnje, stroške dobave, stalne stroške in t. i. vstopne/izstopne stroške (stroške logistike in mednarodnih tarif za pošiljke). Ti izračuni so bili narejeni decembra 2009, iz njih pa je razvidno, da bi bila lokacija naložbenega projekta v Münchnu brez pomoči za 17 milijonov EUR cenejša od lokacije naložbenega projekta v Leipzigu.
- (86) Kar zadeva strateške premisleke, je Nemčija navedla prednosti v zvezi s strategijo oskrbe, ne da bi to podrobneje pojasnila. Nobena od prednosti, opredeljenih za lokacijo v Leipzigu in/ali Münchnu, ni bila izražena v denarju.

Vloga državne pomoči

- (87) Nemčija trdi, da je bila pomoč bistvenega pomena pri odločanju v zvezi z lokacijo. Ob upoštevanju razlike v stroških med obema lokacijama se naložba v Leipzigu brez pomoči ne bi izvedla. Po mnenju Nemčije je dokazano, da je pomoč spodbudila izvedbo naložbe v Leipzigu.
- (88) Izračuni samih stroškov naložbe ne vključujejo ukrepov državne pomoči. Nemčija kljub temu poudarja, da je bil premislek o morebitnih subvencijah zelo pomemben pri postopku odločanja⁽³⁸⁾, in vztraja, da se je upravni odbor (Vorstand) družbe BMW AG za izvedbo naložbe v Leipzigu odločil zaradi pričakovanih 50 milijonov EUR državne pomoči. Dejansko so v dveh preglednicah, priloženih povzetku, ki je bil predložen odboru družbe BMW AG v okviru odločanja v zvezi z lokacijo, navedeni različni zneski pomoči in intenzivnosti pomoči, ki bi bili načeloma na voljo na različnih lokacijah, vključno z [...]. V dokumentu odbora je jasno navedeno, da zneski ukrepov državne pomoči/subvencij, ki bi bili na volji v [...], Mehiki, ZDA in na Kitajskem, upravičenki ne bi zadostovali kot nadomestilo za neugodnosti, ki bi jih imela, če bi naložbo izvedla na teh lokacijah.

⁽³⁶⁾ Iz grafikona, o katerem se je razpravljalo v neformalnem [...] pogovoru, je razvidno, da so bili predvideni dodatni stroški naložbe različnih lokacij v primerjavi z Leipzigom naslednji: v Kanadi: +[20–120] milijonov EUR, v [...] : +[40–150] milijonov EUR, v ZDA: +[40–150] milijonov EUR.

⁽³⁷⁾ Kraj v [...], edina lokacija, ki je tako kot Leipzig na območju, ki prejema pomoč, je bil izločen zaradi potrebe po novi naložbi, pričakovanih težav z jezikom in prevajanjem, njegove oddaljenosti od razvojnega centra družbe in pomanjkljivosti v zvezi z logistiko.

⁽³⁸⁾ Glej točko 81 dokumenta z dne 5. aprila 2012.

4.1.3.4 Sorazmernost

- (89) V skladu s točko 32 sporočila o podrobni oceni pomoči se v okviru možnosti 1 pomoč navadno šteje za sorazmerno, če je zaradi pomoči donosnost naložb usklajena z običajno stopnjo donosnosti, ki jo družba uporablja v drugih naložbenih projektih, s stroški kapitala družbe kot celote ali z donosnostjo, ki je običajna za zadevni sektor.
- (90) Nemčija priznava, da znesek pomoči še zdaleč ne zadostuje za doseganje stopnje donosnosti, ki se običajno doseže pri drugih naložbenih projektih upravičenke, vendar ponovno trdi, da je njena odločitev temeljila na drugih strateških premislekih (glej uvodni izjavi (79) in (84)).
- (91) Nemčija kljub besedilu točke 33 sporočila o podrobni oceni pomoči, v skladu s katerim se ukrep pomoči v okviru možnosti 2 šteje za sorazmernega, „če je [enak] razliki med neto stroški podjetja, ki je upravičeno do pomoči, za naložbo v regijo prejemnico pomoči in neto stroški za naložbo v drugo(-e) regijo(-e)“, trdi, da je celoten znesek pomoči v višini približno 50 milijonov EUR, priglašen leta 2009, sorazmeren. Po njenem mnenju Komisija v svoji oceni, ali razlika med neto stroški naložbe na lokacijah v Leipzigu in Münchnu izpolnjuje zahtevo glede sorazmernosti na podlagi sporočila o podrobni oceni pomoči, ne bi smela upoštevati stroškovne pomanjkljivosti v višini 17 milijonov EUR, ki jo v primerjavi z lokacijo v Münchnu prinaša lokacija v Leipzigu, kot jo je odbor družbe BMW AG opredelil decembra 2009, ampak bi morala odločati na podlagi dejanskih stroškov naložbe upravičenke pri izvajanju naložbenega projekta, tj. po zaključku začetne naložbe ⁽³⁹⁾.
- (92) Po mnenju Nemčije sorazmernosti ni treba dokazati na podlagi enakih dokumentov, na podlagi katerih se je dokazoval spodbujevalni učinek. Nemčija navaja točko 35 sporočila o podrobni oceni pomoči, v kateri je navedeno, da morajo države članice „dokazati sorazmernost [ukrepa pomoči] na podlagi ustrezne dokumentacije, kot je (poudarek je dodan) bila omenjena v odstavku 26“.
- (93) Nemčija navaja tudi posvetovalni dokument z naslovom „Skupna načela za gospodarsko oceno združljivosti državne pomoči v skladu s členom 87(3)“, ki jo je GD za konkurenco objavil pred nekaj leti. Nemčija ta dokument navaja v podporo svoji trditvi, da se preverjanje v primeru spodbujevalnega učinka osredotoča na vprašanje, ali je upravičenec zaradi pomoči ravnal drugače, sorazmernost ukrepa pomoči pa mora temeljiti na podrobnejši oceni učinka ukrepa na konkurenco, ki se mora osredotočati na vprašanje, ali je znesek pomoči višji od najmanjšega potrebnega ⁽⁴⁰⁾.
- (94) Nemčija v podporo svoji trditvi navaja tudi točko 107 sodbe Splošnega sodišča v zadevi T-396/08, Freistaat Sachsen proti Komisiji. Po mnenju Nemčije je v zadevni točki navedeno, da je treba „v okviru preverjanja sorazmernosti [ukrepa pomoči] [...] predložiti vse elemente, ki prispevajo k oceni ukrepa ⁽⁴¹⁾“. Nemčija nadalje navaja to zadevo v podporo svoji trditvi, da lahko Komisija pri ocenjevanju združljivosti zadevnega ukrepa pomoči upošteva vse posebne in dejanske okoliščine, ki so pomembne za upravičenca ⁽⁴²⁾. Nemčija meni, da bi lahko Komisija pri oceni sorazmernosti pomoči uporabila posodobljeno različico dokumentov, na podlagi katerih se je ugotovil spodbujevalni učinek.

⁽³⁹⁾ Zadevne podrobnosti so opisane v uvodni izjavi (102).

⁽⁴⁰⁾ Nemčija ni navedla nobene določene točke posvetovalnega dokumenta. Dokument je na voljo na naslednji povezavi: http://ec.europa.eu/competition/state_aid/reform/economic_assessment_sl.pdf.

⁽⁴¹⁾ Zadeva T-396/08, sodba z dne 8. julija 2010, točka 107. Točka 107 le spomni na sodno prakso, v kateri je navedeno, da mora Komisija „pri proučevanju združljivosti ukrepa pomoči s skupnim trgov [..] proučiti vse pomembne dejavnike“.

⁽⁴²⁾ V točki 108 sodbe v zadevi T-396/08, Freistaat Sachsen proti Komisiji (na voljo je le v nemškem in francoskem jeziku) je navedeno: „die Kommission für die Zwecke der Prüfung der Vereinbarkeit der fraglichen Beihilfe die den Beihilfeempfänger betreffenden konkreten tatsächlichen Umstände [...] berücksichtigen durfte.“ Komisiji ni jasno, ali Nemčija trdi, da Komisija mora ali da Komisija lahko prouči vse dejavnike, ki so po njenem mnenju pomembni v zadevnem primeru. Poleg tega je bila ta sodba sprejeta v zadevi, v kateri je država članica trdila, da Komisija pri ocenjevanju združljivosti zadevne pomoči v navedenem primeru ne bi smela proučiti nekaterih dejavnikov.

- (95) Nemčija trdi še, da sporočilo o podrobni oceni pomoči ne vsebuje nobene določbe, ki bi določala, za kateri trenutek je treba ugotoviti sorazmernost, in meni, da ocena sorazmernosti ni povezana s spremembo ravnanja upravičenca ob sprejetju odločitve v zvezi z lokacijo.
- (96) Poleg tega ni odločilni element, razen pri spodbujevalnem učinku, ali je dokument obstajal že v trenutku sprejetja odločitve o lokaciji naložbe, ampak – v skladu s točko 35 sporočila o podrobni oceni pomoči – da je dokument „ustrezen“ za oceno sorazmernosti.
- (97) Nemčija meni, da dokumenta, ki se je uporabil že za dokazovanje spodbujevalnega učinka pomoči, ne bi bilo primerno uporabiti kot podlago za oceno sorazmernosti pomoči. Upoštevati bi bilo treba morebitne spremembe gospodarskih okoliščin, zlasti dejstvo, da so se od sprejetja prvotne odločitve v zvezi z lokacijo sprejele nadaljnje odločitve o naložbi (proizvodnja modela i8).
- (98) Nemčija zato trdi, da bi bilo treba v skladu s sodno prakso in za zagotovitev ekonomsko smiselne ocene sorazmernosti pomoči uporabiti novejši dokumente. Takšen pristop bi bil tudi v skladu s prakso na drugih področjih, na primer v primerih naknadnega spremljanja pomoči.
- (99) Novejši podatki o družbi in tržni podatki bi dali jasnejšo sliko o dejanski neto stroškovni pomanjkljivosti Leipziga.
- (100) Nemčija meni, da dokument odbora, v katerem je ugotovljena razlika v stroških med obema lokacijama v višini 17 milijonov EUR, ne vsebuje dovolj informacij za oceno sorazmernosti, saj na primer ne vsebuje analize stroškov in koristi, kot je opisana v Okviru Skupnosti za državne pomoči v avtomobilskem sektorju iz leta 1997⁽⁴³⁾. V dokumentu odbora so zajete le selektivne informacije na podlagi nekaterih predpostavk ter podatkov o stroških in koristih. Da bi se lahko sorazmernost ocenila na podlagi dejanske razlike v stroških med obema lokacijama, bi bilo treba upoštevati druge predpostavke in druge podatke o stroških in koristih.
- (101) Nemčija zato trdi, da bi bilo treba dodatne stroške v višini 29 milijonov EUR, ugotovljene do septembra 2012, prišteti k 17 milijonom EUR stroškov, ki so se decembra 2009 ocenili kot dodatni stroški, ki jih prinaša lokacija v Leipzigu.
- (102) Nemčija je predložila dokument, ki je bil pripravljen septembra 2012 in v katerem so navedene dodatne stroškovne pomanjkljivosti⁽⁴⁴⁾ (dodatni stroški, ki bi nastali na obeh lokacijah, niso upoštevani):
- (a) razširitev stavbe za sestavljanje modela i3, da bi se lahko v njej sestavljal tudi model i8: [...] milijonov EUR;
 - (b) razširitev stavbe za konstrukcijo karoserije za modela i3 in i8 (npr. za proizvodnjo zahtevnejših sestavnih delov karoserije): [...] milijonov EUR;
 - (c) v naprednejši fazi razvoja proizvoda je postala potrebna prerazporeditev ustvarjanja vrednosti med obema lokacijama, zaradi česar je bilo treba razširiti stavbo za sestavljanje: [...] milijonov EUR;
 - (d) [...] naj bi prvotno zagotovil dobavitelj, vendar jih zdaj proizvaja družba BMW AG v novi stavbi v Leipzigu, ki ni bila prvotno načrtovana. Lokacijo v Münchnu bi lahko oskrboval bližnji obrat upravičenke v Landshutu. Stroški nove stavbe: [...] milijonov EUR;

⁽⁴³⁾ UL C 279, 15.9.1997, str. 1.

⁽⁴⁴⁾ Nemčija trdi zlasti, da je imela obstoječa lokacija v Münchnu potrebno uporabno površino in da razširitev stavb ne bi bila potrebna ali pa bi bila potrebna le v manjšem obsegu.

- (e) zaradi dodatne proizvodnje so bile potrebne dodatne naložbe v logistiko, ki ni povezana s proizvodnjo⁽⁴⁵⁾ (gasilski objekt in gasilski avtomobili, objekt za odlaganje odpadkov itd.). Te naložbe ne bi bile tako pomembne v Münchnu, kjer so zmogljivosti že razširjene: [...] milijonov EUR;
- (f) za bolj razvite proizvode je potreben zahtevnejši postopek nadzora kakovosti, kot je bilo načrtovano, zaradi česar so bile potrebne dodatne naložbe v opremo za nadzor kakovosti, ki bi bila v Münchnu že na voljo: [...] milijonov EUR;
- (g) zaradi uvedbe nove logistične strategije v vseh obratih upravičenca so stroški v Leipzigu višji kot v Münchnu: [...] milijonov EUR.

4.1.3.5 Negativni učinki

- (103) Kar zadeva morebitne negativne učinke pomoči na upoštevnem proizvodnem trgu, Nemčija svoje trditve omejuje na učinke, ki so pomembni v okviru možnosti 2. Poudarja, da pomoč v skladu s točko 40 sporočila o podrobni oceni pomoči, če bi se naložbe nadaljevale tudi brez pomoči in če je pomoč sorazmerna, sama po sebi ne vpliva na konkurenco; zlasti bi do morebitnega povečanja tržne moči upravičenca prišlo tudi brez pomoči. Poleg tega ob upoštevanju politik, ki spodbujajo električno mobilnost, trg ne nazaduje in pomoč ne bo prispevala k ohranjanju neučinkovitih tržnih struktur. Nemčija meni, da neobstoj pripomb konkurentov podpira to oceno.
- (104) Nemčija poudarja tudi, da ni verjetno, da bi povpraševanje upravičenke po ogljikovih vlaknih preprečilo dostop konkurentom do ponudbe ogljikovih vlaken, saj so na trgu številni dobavitelji ogljikovih vlaken, po mnenju neodvisnih analitikov pa naj bi se povečalo tako povpraševanje kot tudi ponudba ogljikovih vlaken, pri čemer naj bi bila v prihodnosti ponudba vsaj enaka povpraševanju. Upravičenka torej na tem trgu surovin nima tržne moči.
- (105) Edina začasna prednost, ki jo lahko upravičenka pridobi na trgu, je v znanju, ki ga bo pridobila v [...]. Vendar so ob upoštevanju številnih udeležencev v [...] možnosti za vstop na trg ali sodelovanje vedno na voljo.

5. OCENA

5.1 Obstoj pomoči

- (106) Da bi se ukrep štel za državno pomoč, morajo biti kumulativno izpolnjeni naslednji pogoji: (i) pomoč se mora dodeliti z aktom države članice ali iz državnih sredstev, (ii) podjetjem mora prinesiti gospodarsko prednost, (iii) prednost mora biti selektivna ter (iv) ukrep izkrivlja ali bi lahko izkrivljal konkurenco in vpliva na trgovino med državami članicami.
- (107) Finančno podporo bodo nemški organi zagotovili v obliki davčne olajšave za naložbo. Za podporo se zato lahko šteje, da jo je dodelila država članica in da je dodeljena iz državnih sredstev v smislu člena 107(1) PDEU.
- (108) Ker je pomoč dodeljena eni sami družbi, tj. BMW AG, je ukrep selektiven.
- (109) Družba zaradi pomoči ne bo imela stroškov, ki bi jih pri vzpostavitvi novega proizvodnega obrata običajno morala kriti sama pod običajnimi tržnimi pogoji, zato ima podjetje gospodarsko prednost pred svojimi konkurenti.
- (110) Pomoč bodo dodelili nemški organi za naložbo za proizvodnjo električnih in hibridnih potniških avtomobilov. Ker so električni in hibridni avtomobili predmet trgovine med državami članicami, bo zagotovljena podpora verjetno vplivala na trgovino med državami članicami.

⁽⁴⁵⁾ V nemščini: Nicht-Serien-Logistik.

- (111) Gospodarska prednost, ki je bila družbi BMW AG dodeljena pred njenimi konkurenti za proizvodnjo blaga, ki je predmet trgovine znotraj EU, lahko izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco.
- (112) Komisija zato ugotavlja, da priglašeni ukrep pomeni državno pomoč družbi BMW AG v smislu člena 107(1) PDEU.

5.2 Zakonitost ukrepa pomoči

- (113) Nemški organi so s priglasitvijo načrtovanega ukrepa pomoči, preden so začeli z njegovim izvajanjem, spoštovali obveznost na podlagi člena 108(3) PDEU in izpolnili obveznost glede posamične priglasitve na podlagi člena 6(2) Uredbe o splošnih skupinskih izjemah.

5.3 Pravna podlaga za oceno

- (114) Ker nacionalna pravna podlaga za dodelitev pomoči, zakon Investitionszulagengesetz, ustvarja pravico (na podlagi odobritve Komisije) upravičenke do pomoči za odhodke pred 1. januarjem 2014, se lahko za pomoč šteje, da je bila dodeljena⁽⁴⁶⁾ pred julijem 2014. Cilj pomoči je spodbujanje regionalnega razvoja, zato so smernice o regionalni pomoči podlaga za oceno njene združljivosti z notranjim trgov, zlasti določbe oddelka 4.3 v zvezi z velikimi naložbenimi projekti in merila za podrobno oceno regionalne pomoči za velike naložbene projekte iz sporočila o podrobni oceni pomoči.

5.4 Skladnost ukrepa s standardnimi merili združljivosti smernic o regionalni pomoči

- (115) Kot je Komisija navedla v sklepu o začetku postopka, priglašena podpora naložbi družbe BMW AG izpolnjuje splošna merila združljivosti smernic o regionalni pomoči: izpolnjuje merilo o formalnem spodbujevalnem učinku, upravičenka ni podjetje v težavah, pomoč je dodeljena za začetno naložbo v obliki diverzifikacije obstoječega obrata v nove, dodatne proizvode, upravičeni stroški so opredeljeni v skladu z zadevnimi določbami, upravičenka zagotavlja finančni prispevek iz lastnih sredstev v višini vsaj 25 % upravičenih stroškov in upravičenka se je zavezala, da bo naložbo v regiji ohranila vsaj pet let. Poleg tega skupni znesek pomoči v sedanjih vrednosti ne presega največje intenzivnosti državne pomoči, ki je dovoljena v skladu s pravili o mehanizmu zmanjševanja, določenimi v točki 67 smernic o regionalni pomoči.

5.5 Uporaba opombe 65

- (116) V skladu s sprotno opombo 65 smernic o regionalni pomoči, če država članica dokaže, da upravičenec do pomoči vzpostavi nov proizvodni trg, ni treba opraviti preskusov iz točke 68(a) in (b) smernic o regionalni pomoči, pomoč pa bo odobrena do višine znižanega zneska pomoči, določenega v skladu z lestvico iz točke 67 smernic o regionalni pomoči.
- (117) Namen opombe 65 smernic o regionalni pomoči je priznati, da preskusa iz točke 68(a) in (b) v primeru vzpostavljanja novega proizvodnega trga nimata nobenega namena, saj referenčni trg pred zaključkom naložbe še ne obstaja. Podjetje, ki vzpostavlja novi proizvodni trg, bo imelo zelo velik delež na tem trgu, verjetno tudi do 100 %. Preskusa iz točke 68(b), s katerim se meri povečanje zmogljivosti na slabo delujočem trgu, ni bilo mogoče izvesti, saj zahtevana rast trga v petletnem referenčnem obdobju ni na voljo.
- (118) Komisija ugotavlja, da je bila družba BMW AG morda prva proizvajalka električnih avtomobilov, ki je formalno zaprosila za regionalno pomoč, vendar so nekateri konkurenti s proizvodnjo začeli že pred družbo BMW AG, drugi pa bi lahko začeli kmalu.
- (119) Nemčija se strinja, da nekateri proizvajalci avtomobilov, ki proizvajajo električna vozila, že obstajajo, in da bodo drugi na trg vstopili do leta 2013/2014. Vendar trdi, da bi se lahko zadevna opomba, tudi če je v tej zadevi ne bi bilo mogoče neposredno uporabiti, uporabila po analogiji.

⁽⁴⁶⁾ V smislu točke 20(d) Smernic o regionalni pomoči za obdobje 2014–2020 (UL C 209, 23.7.2013, str. 1).

- (120) Trditve nemških organov, s katerimi so podprli uporabo opombe 65 smernic o regionalni pomoči, niso dovolj prepričljive, da bi upravičile neizvajanje preskusov iz točke 68 smernic o regionalni pomoči. Opomba 65 velja, kadar upravičenec vzpostavi novi proizvodni trg. Proizvodnja inovativnega proizvoda ne pomeni nujno vzpostavitve novega proizvodnega trga.
- (121) Če konkurenti, kot to velja v tem primeru, na trgu že ponujajo proizvode, ki konkurirajo novim, inovativnim proizvodom, ki jih proizvaja družba BMW AG, upoštevni proizvodni trg ne sestavlja le inovativni proizvod, ki ga proizvaja upravičenka. Upoštevati je treba tudi proizvode, ki jih ponujajo konkurenti. Če bi lahko opomba 65 zajemala pomoč, dodeljeno družbi BMW AG, bi morala zajemati tudi regionalno pomoč, dodeljeno njenim konkurentom, ki na trgu ponujajo električne avtomobile. Komisija je zato odločila, da se opomba 65 v tem primeru ne more uporabiti in da je treba izvesti preskusa iz točke 68(a) in (b).

5.6 Uporaba preskusa tržnega deleža in preskusa povečanja zmogljivosti iz točke 68(a) in (b) smernic o regionalni pomoči

- (122) Komisija se mora odločiti, ali se lahko na podlagi pripomb, prejetih v odgovor na sklep o začetku postopka, brez dvoma izključi, da je prag preskusa iz točke 68(a) presežen in da zato v okviru formalne preiskave ni treba izvesti podrobne ocene. Kot je Komisija že pojasnila v uvodnih izjavah (93)–(99) sklepa o začetku postopka, preskus iz točke 68(b) smernic o regionalni pomoči v tem primeru ni pomemben, saj se trg električnih avtomobilov povečuje, zmogljivost, ustvarjena za proizvodnjo modela i3 ali i8, pa ni problematična.
- (123) Podrobna ocena na podlagi preskusa iz točke 68(a) smernic o regionalni pomoči se bo izvedla, če bo lahko Komisija na podlagi informacij, ki so ji na voljo, ugotovila, da tržni delež upravičenke na upoštevem proizvodnem in geografskem trgu presega prag 25 %. Če dokončna opredelitev upoštevnega proizvodnega ali geografskega trga ni mogoča, se podrobna ocena izvede, če se za upravičenca do pomoči dokaže, da ima tržni delež, ki presega prag 25 %, na vsaj enem verjetnem upoštevem trgu, na katerega bi pomoč lahko vplivala. Komisija v vsakem primeru poudarja, da odločitev o izvedbi podrobne ocene ne vpliva na združljivost ukrepa pomoči z notranjim trgovom.

5.6.1 Opredelitev trga in tržni delež

5.6.1.1 Upoštevni proizvodni trg

Ali konvencionalni in električni avtomobili spadajo na isti proizvodni trg?

- (124) Nemčija je v predhodnem pregledu trdila, da so električni avtomobili del trga konvencionalnih potniških avtomobilov in da bi bilo treba model i3 (povsem električno vozilo) uvrstiti v konvencionalni segment C ali D ali njuno kombinacijo, model i8 (hibridno vozilo) pa v segment F v skladu s klasifikacijo družbe IHS Global Insight.
- (125) Komisija je v sklepu o začetku postopka pojasnila, da zaradi pomanjkanja zamenljivosti z vidika ponudbe in omejene stopnje zamenljivosti z vidika povpraševanja ne more ugotoviti, ali električni avtomobili sestavljajo neodvisni proizvodni trg ali pa so del trga konvencionalnih avtomobilov brez razlikovanja glede vrste pogona. Prav tako ni mogla ugotoviti, ali je mogoče, če obstaja ločen trg za električne avtomobile, ta trg za električne avtomobile nadalje segmentirati, in če je to mogoče, ali se lahko segmentacija, ki se uporablja na trgu konvencionalnih avtomobilov, uporabi na tem ločenem trgu električnih avtomobilov. Komisija ni mogla ugotoviti niti, ali bi bilo treba model i3 uvrstiti v segment C ali D ali kombinirani segment C in D, model i8 pa v segment F.
- (126) Kot je bilo opisano v uvodnih izjavah (43)–(45), je Nemčija v svojih pripombah trdila, da bodo električni avtomobili, tako kot zdaj hibridni avtomobili, konkurirali konvencionalnim avtomobilom, potrošniki pa jih bodo šteli za zamenljive. Trdila je tudi, da kljub vprašanju dosega obstaja zamenljivost z vidika povpraševanja med modeloma i3 in i8 ter konvencionalnimi avtomobili, saj je splošni namen električnih in konvencionalnih avtomobilov prevoz potnikov, razlika v ceni med električnimi avtomobili in primerljivimi konvencionalnimi avtomobili pa se lahko zmanjša s subvencijami potrošnikom.

- (127) Komisija ugotavlja, da nobena tretja stran ni predložila pripomb k splošnemu vprašanju, ali je trg konvencionalnih avtomobilov upošteveni proizvodni trg za električne in hibridne avtomobile. Komisija nima dovolj informacij, da bi odločila o vprašanju, ali so vsi različni tipi električnih in hibridnih avtomobilov na splošno del trga konvencionalnih avtomobilov, zato se je odločila, da vprašanje, ali so električni in hibridni avtomobili del splošnega avtomobilskega trga, pusti odprto.

Ali sta segmenta konvencionalnih avtomobilov C in D ter segmenta konvencionalnih avtomobilov E2 ali F upoštevena proizvodna trga v tej zadevi?

- (128) Kot je navedeno v uvodni izjavi (123), se bo podrobna ocena izvedla, če se bo za katerega od zadevnih modelov na vsaj enem od verjetnih trgov presegel 25-odstotni prag tržnega deleža. Zato zadostuje, da Komisija prouči le vprašanje, ali je model i3 nedvomno del segmenta C ali D trga konvencionalnih avtomobilov, ne da bi pri tem proučila tudi vprašanje, ali je model i8 del segmenta E2/F. Komisija se je zato odločila, da bo svojo preiskavo omejila na vprašanje, ali je model i3 del segmenta konvencionalnih avtomobilov C ali D.
- (129) Kar zadeva vprašanje, ali bi moral biti trg konvencionalnih avtomobilov (segment C ali D) edini upošteveni proizvodni trg modela i3, Komisija ne more odpraviti pomisleka, ki ga je izrazila v svojem sklepu o začetku formalnega postopka preiskave. Prvič, med postopkom ni prejela nobenih pripomb tretjih strani. Drugič, kot je Nemčija priznala (glej uvodno izjavo (55)), je težko uporabiti tradicionalna merila segmentacije, saj obstaja razhajanje med cenami in dolžino električnih vozil ter istimi parametri konvencionalnih vozil, ki spadajo v zadevni tradicionalni segment.
- (130) Poleg tega Komisija ni prejela nobenih informacij, ki bi odpravile njene pomisleke glede tega, ali obstaja ustrezna stopnja zamenljivosti z vidika povpraševanja⁽⁴⁷⁾ med modelom povsem električnega vozila i3 in konvencionalnim avtomobilom. V zadevni literaturi⁽⁴⁸⁾ očitno obstaja soglasje o pomenu razlike v dosegu (tj. zmožnosti voznika, da vozi avtomobil brez polnjenja/oskrbe z gorivom), časa, potrebnega za polnjenje, razpoložljivosti lokacij, na katerih je mogoče polnjenje, in življenjske dobe akumulatorjev električnih vozil. Model i3 bo treba na primer napolniti že po prevoženih 150 km. Komisija zato na podlagi informacij, ki so ji na voljo, ni prepričana, da med modelom i3 in konvencionalnimi modeli v segmentih C in D obstaja ustrezna stopnja zamenljivosti z vidika povpraševanja, da bi se lahko zanje štelo, da spadajo na isti proizvodni trg.
- (131) Poleg tega ni nasprotovanja dejstvu, da ni zamenljivosti z vidika ponudbe⁽⁴⁹⁾ med zadevnim električnim avtomobilom (modelom i3) in konvencionalnimi avtomobili, saj vozila s karoserijo iz plastike, ojačane z ogljikovimi vlakni, ni mogoče proizvajati na proizvodnih linijah, primernih za proizvodnjo konvencionalnih avtomobilov.

⁽⁴⁷⁾ Zamenljivost z vidika povpraševanja med dvema proizvodoma obstaja, če ju potrošniki na podlagi njunih značilnosti, cene in predvidene uporabe štejejo za zamenljiva.

⁽⁴⁸⁾ Glej na primer „Impacts of Electric Vehicles – Deliverable 1 – An overview of Electric Vehicles on the market and in development“, poročilo organizacije Delft, april 2011, str. 30, http://www.cedelft.eu/publicatie/impact_of_electric_vehicles/1153. V tem poročilu je navedeno, da je „na ključnih področjih za prihodnji vstop na trg [...] zmožljivost modela električnega vozila skoraj vedno slabša od zmožljivosti motorja z notranjim izgorevanjem. Pri električnih vozilih je zlasti cena vozila višja in doseg manjši, kar sta dve pomembni merili pri nakupu“. Glej tudi „Elektromobilität – Sinkende Kosten sind conditio sine qua non“, študijo Deutsche Bank Research z dne 12. septembra 2011, str. 7, v kateri je navedeno, da pomanjkljivosti obstoječih akumulatorjev za povsem električne avtomobile omejujejo doseg uporabe povsem električnih avtomobilov na kratko do največ srednje razdalje, saj bi bil akumulator, ki bi lahko shranil dovolj energije za daljša potovanja, pretežek za avtomobil. V študiji je navedeno tudi, da bo trajalo še dodatnih 10–15 let, preden se bo razvila potrebna tehnologija (tj. po litij-ionski tehnologiji), s katero bodo lahko povsem električna vozila konkurirala konvencionalnim avtomobilom.

⁽⁴⁹⁾ Zamenljivost z vidika ponudbe med dvema proizvodoma obstaja, če je proizvodni objekt za proizvodnjo enega od proizvodov dovolj prožen, da se lahko v njem brez večjih dodatnih odhodkov proizvaja tudi drugi proizvod.

- (132) Komisija zato ni prepričana, da je model i3 del segmenta C ali D trga konvencionalnih avtomobilov.

Ali je združen segment električnih avtomobilov C in D upošteveni proizvodni trg za model i3?

- (133) Nemčija je v predhodnem pregledu trdila, da bi bilo treba za upošteveni proizvodni trg namesto posameznih segmentov električnih avtomobilov šteti kombinirani segment, ki ga sestavljata segmenta električnih avtomobilov C in D⁽⁵⁰⁾. Komisija je v sklepu o začetku postopka izrazila pomisleke, ali je takšna kombinacija segmentov primerna⁽⁵¹⁾, med postopkom formalne preiskave pa ni prejela nobenih pripomb tretjih strani.
- (134) Komisija v tem okviru meni, da bi morali verjetni proizvodni trgi vključevati najnižjo raven, za katero so na voljo statistični podatki, kar v tem primeru pomeni trg električnih avtomobilov, segmentiran v skladu s konvencionalno segmentacijo. Komisija zato in v skladu s splošno prakso kombinirani segment električnih avtomobilov C + D zavrača kot najnižjo raven verjetnega proizvodnega trga⁽⁵²⁾. Če bi se preskus iz točke 68(a) smernic o regionalni pomoči uporabljal le za kombinirane segmente, podrobne ocene pomoči, tudi če bi bil upravičenec prevladujoči akter v enem od zadevnih posameznih segmentov, ne bi bilo treba izvesti zaradi manjših tržnih deležev, ki bi jih imel v drugih posameznih segmentih, ki so se kombinirali. Komisija zato ne more nedvomno izključiti, da je upošteveni proizvodni trg za model i3 posamezni segment C ali D trga električnih avtomobilov.

5.6.1.2 Upošteveni geografski trg za električne avtomobile

- (135) Da bi lahko Komisija izvedla preskus iz točke 68(a), mora določiti ustrezeni geografski trg, za katerega bo izvedla analizo tržnega deleža. Komisija je v sklepu o začetku postopka izrazila pomisleke, da je ta geografski trg večji od trga EGP.
- (136) Nemčija trdi, da bi bilo treba geografski trg za električne avtomobile opredeliti kot svetovni trg, pri čemer poudarja, da imajo Kitajska, Japonska in ZDA (ter nekatere države EU), v katerih so za takšne avtomobile na voljo znatne stopnje javnih subvencij, velik delež svetovnega trga. Trgovski tokovi se bodo razvijali v vse smeri, okvirni pogoji za svetovno trgovino z električnimi avtomobili pa so enaki ali ugodnejši od tistih za konvencionalne avtomobile.
- (137) V obvestilu Komisije o opredelitvi trga je na splošno navedeno, da je „izvajanje opredelitev trga [...] zlasti sestavljeno iz ugotavljanja učinkovitih alternativnih virov ponudbe za potrošnike udeleženih podjetij, tako glede proizvodov/storitev kot tudi glede geografskega območja ponudnikov“⁽⁵³⁾. V obvestilu je nadalje navedeno, da se lahko pri opredelitvi upoštevni geografskih trgov proučijo tudi dodatni dejavniki, kot so lokalna prisotnost, pogoji dostopa do distribucijskih poti, obstoj ali neobstoj regulativnih ovir, ureditve cen, tarife, količinske omejitve itd.⁽⁵⁴⁾. Tržni tokovi so lahko tudi dodatni koristni kazalniki pomena dejavnikov povpraševanja in ponudbe⁽⁵⁵⁾.
- (138) Trditve nemških organov v podporo opredelitvi geografskega trga za električne avtomobile kot svetovnega trga niso podprte s podrobnimi podatki o vseh dejavnikih, opisanih v obvestilu.

⁽⁵⁰⁾ Glej uvodni izjavi (74) in (75) sklepa o začetku postopka in uvodno izjavo (34) tega sklepa.

⁽⁵¹⁾ Glej prejšnjo sprotno opombo.

⁽⁵²⁾ Dejstvo, da je segmentacija trga za električne avtomobile manj razvita in da njena merila niso tako jasna kot tista za konvencionalne avtomobile, ne vpliva na veljavnost splošnega pristopa Komisije.

⁽⁵³⁾ Obvestilo Komisije o opredelitvi upoštevnega trga za namene konkurenčnega prava Skupnosti, točka 13 (UL C 372, 9.12.1997, str. 5).

⁽⁵⁴⁾ Glej prejšnjo sprotno opombo. Točka 30.

⁽⁵⁵⁾ Glej prejšnjo sprotno opombo. Točka 31.

- (139) Trditev, da se bo trgovanje razvilo v vse smeri, sama po sebi ne zadostuje za dokazovanje, da obstaja geografski trg, ki je večji od EGP. Dejansko lahko gre za pošiljke med EGP in drugimi regijami, vendar to ne pomeni, da so trgi povezani tako, da tržni pogoji (npr. cene) na enem trgu vplivajo na tržne pogoje na drugem trgu. Na kratko, Komisija ne vidi razloga za odstopanje od svoje standardne prakse v zadevah v zvezi z državno pomočjo, tj. da bi proučila, ali je trg avtomobilov trg EGP ali večji trg. Komisija na podlagi predloženih informacij ne more nedvomno izključiti, da je geografski trg za električne avtomobile (ali hibridne avtomobile) trg EGP.
- (140) Kot je bilo pojasnjeno v uvodni izjavi (36), v segmentu D na primer tržni delež upravičenke presega 25 % tudi na svetovnem trgu električnih avtomobilov. Ugotovitev o obstoju svetovnega trga za električne avtomobile zato ni odločilna za vprašanje, ali delež upravičenke na upoštevnem (proizvodnem in geografskem) trgu presega 25 %.

5.6.1.3 Tržni deleži upravičenke

Trg konvencionalnih avtomobilov

- (141) Tržni delež družbe BMW AG v katerem koli segmentu trga konvencionalnih potniških avtomobilov ne glede na osnovno opredelitev geografskega trga ne presega 25-odstotnega praga.

Trg električnih avtomobilov

- (142) Komisija na podlagi informacij, ki jih je predložila Nemčija, in študij, ki so jih izvedli neodvisni viri, kot je banka Deutsche Bank, trditev Nemčije glede tržnega deleža upravičenke na skupnem trgu (povsem) električnih avtomobilov razume, kot sledi: [...] od 150 000 ([...] %), da namreč na trgu električnih avtomobilov brez segmentacije tržni delež upravičenke verjetno ne bo presegel 25-odstotnega praga tržnega deleža, za kar bi bila potrebna prodaja več kot 37 500 električnih vozil od skupno 150 000.
- (143) Nemški organi so v zgodnji predložitvi v formalni preiskavi trdili, da je bilo v študiji banke Deutsche Bank iz leta 2008 navedeno, da bo leta 2015 električnih približno 1 % vseh avtomobilov, kar pomeni, da bo leta 2015 v EGP skupaj 150 tisoč povsem električnih avtomobilov⁽⁵⁶⁾. To je tudi podatek, ki ga je Nemčija v okviru predhodnega pregleda uporabila pri izračunu deleža električnih avtomobilov v segmentih konvencionalnih avtomobilov⁽⁵⁷⁾. Tržni deleži upravičenke, izračunani na tej podlagi, naj bi 25-odstotni prag na trgu EGP v segmentih B, C, D in E2 + F presegli leta 2015⁽⁵⁸⁾.
- (144) Nemčija je v poznejši predložitvi v formalni preiskavi navedla dve novejši študiji, in sicer študijo elektrifikacije cestnega prometa in poročilo organizacije Delft, v katerih naj bi bilo napovedano precej večje število avtomobilov (tj. 5 milijonov v EU do leta 2020) na trgu električnih vozil kot v prejšnjih študijah⁽⁵⁹⁾.

⁽⁵⁶⁾ Glej uvodno izjavo (58).

⁽⁵⁷⁾ Glej uvodno izjavo (84) sklepa o začetku formalnega postopka preiskave.

⁽⁵⁸⁾ Za segment B je bilo [> 25] % ([...] (ki naj bi se prodali v EGP) deljeno z [...]), za segment C [> 25] % ([...] deljeno z [...]), za segment D [> 25] % ([...] deljeno z [...]) in za segment E2 + F [> 25] %. Glej uvodne izjave (84)–(87) sklepa o začetku postopka.

⁽⁵⁹⁾ Glej uvodno izjavo (59).

- (145) Komisija informacij iz teh poročil kot primeren dokaz za podporo trditvi Nemčije ne more sprejeti iz naslednjih razlogov:
- (a) prvič, napoved iz študije elektrifikacije cestnega prometa glede 5 milijonov električnih vozil na trgu EU leta 2020 se nanaša na vse vrste vozil, ki imajo vsaj 50 km povsem električnega dosega, kot so povsem električna vozila in hibridna vozila z možnostjo polnjenja prek vtičnice. V poročilu ni napovedi števila povsem električnih vozil, na podlagi katere bi se lahko izračunal tržni delež upravičenke;
 - (b) drugič, številka 5 milijonov električnih vozil leta 2020 se predlaga na podlagi optimistične predpostavke, da se bo dosegel velik tehnološki napredek na področju sistemov za shranjevanje energije, tehnologij sistema za prenos moči, rešitev za povezovanje sistemov, omrežnih infrastruktur, varnostnih sistemov in cestnih infrastruktur, tako da bodo imela električna vozila doseg, primerljiv z dosegom konvencionalnih avtomobilov. V manj optimističnem scenariju, ki je bil prav tako predstavljen v študiji elektrifikacije cestnega prometa in je upošteval „evolucijski“ razvoj brez velikega tehnološkega napredka, je napovedano, da bo trg leta 2025 obsegal milijon povsem električnih in hibridnih avtomobilov, do leta 2016 pa le približno 100 000 avtomobilov⁽⁶⁰⁾. Študija elektrifikacije cestnega prometa zato ne vpliva na prvotno predložene podatke na podlagi študije banke Deutsche Bank, ki so pomembni za oceno tržnega deleža upravičenke do pomoči na trgu povsem električnih avtomobilov.
- (146) Oddelek o poročilu organizacije Delft, ki ga je predložila Nemčija, ne vsebuje nobenih številčnih podatkov o napovedih tržnega deleža na straneh, ki jih navaja. Zato ni jasno, ali so bile po mnenju Nemčije te strani pomembne za vprašanja, o katerih se razpravlja.
- (147) Komisija želi poudariti, da trenutno obstajajo zelo različne napovedi glede prihodnjega položaja električnih vozil na trgu. Poročilo organizacije Delft na primer vsebuje različne ocene števila električnih avtomobilov⁽⁶¹⁾, ki naj bi bili na trgu leta 2015, in njihovega deleža na celotnem avtomobilskem trgu. Ocene so povezane z različnimi scenariji⁽⁶²⁾. V skladu z eno oceno, na primer v okviru najbolj optimističnega scenarija, ko električna vozila dosežejo preboj, študija ocenjuje, da bo leta 2015 v EU novoregistriranih približno 30 000 povsem električnih avtomobilov. V okviru najbolj pesimističnega scenarija bo novoregistriranih povsem električnih avtomobilov le 10 000, v okviru najbolj realističnega scenarija pa bo leta 2015 v EU novoregistriranih 20 000 povsem električnih vozil⁽⁶³⁾. V poročilu je predviden obstoj 100 000 povsem električnih avtomobilov v državah članicah EU-27 leta 2015⁽⁶⁴⁾.
- (148) Opozoriti je treba, da naj bi bil 1-odstotni tržni delež, ki je v študiji banke Deutsche Bank uporabljen kot delež povsem električnih avtomobilov na celotnem avtomobilskem trgu leta 2015, previsok po nekaterih neodvisnih ocenah. V poročilu iz leta 2014 z naslovom „The xEV Industry insider Report“⁽⁶⁵⁾ je na primer navedeno, da bodo povsem električna vozila leta **2020** predstavljala le 0,6 % celotnega svetovnega trga. Ni razlogov za domnevanje, da bo odstotek povsem električnih avtomobilov na celotnem avtomobilskem trgu dosegel 0,6 % pet let pred letom, navedenim v tej napovedi, tj. leta 2015.

⁽⁶⁰⁾ Glej grafikon na str. 21 študije elektrifikacije cestnega prometa.

⁽⁶¹⁾ Kar zadeva pogon, so v poročilu organizacije Delft vozila razdeljena na konvencionalna, povsem električna (FEV), hibridna z možnostjo polnjenja prek vtičnice (PHEV) in električna vozila z akumulatorjem za podaljšanje dosega (EREV).

⁽⁶²⁾ V najbolj realističnem scenariju je na primer predvideno, da bodo trenutne vladne subvencije na voljo še naprej, da se vhodni parametri in pričakovanja glede razvoja konvencionalnih avtomobilov ne bodo bistveno spremenili ter da se približno 5 % vseh kupcev zanima za nakup električnega vozila (vključno s hibridnimi z možnostjo polnjenja prek vtičnice). V drugem scenariju je predviden preboj tehnologije konvencionalnih avtomobilov, ki bo prinesel precejšnje zmanjšanje izpustov CO₂, zmanjšanje vladnih subvencij in postopno znižanje cen akumulatorjev. V tretjem scenariju pa je predviden preboj segmenta električnih avtomobilov, ki bo posledica velikega znižanja stroškov akumulatorjev od leta 2015.

⁽⁶³⁾ Glej preglednico 17 na str. 145 dokumenta „Impacts of Electric Vehicles – Deliverable 5 – Impact analysis for market uptake scenarios and policy implications“.

⁽⁶⁴⁾ Glej preglednici 22 in 24 na str. 148 dokumenta „Impacts of Electric Vehicles – Deliverable 5 – Impact analysis for market uptake scenarios and policy implications“.

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

- (149) Komisija ugotavlja, da v nobeni oceni v novejših poročilih ni predvideno večje število povsem električnih avtomobilov leta 2015 kot v študiji banke Deutsche Bank, na podlagi katere so se izračunali tržni deleži upravičenke. Komisija na podlagi obstoječih razhajanj v napovedih ugotavlja, da prihodnjih tržnih deležev električnih avtomobilov leta 2015 in pozneje, v EGP in na svetu, ni mogoče gotovo napovedati.

5.6.1.4 Sklepna ugotovitev glede preskusa tržnega deleža

- (150) Na kratko, dokazi, ki jih je predložila Nemčija, skupaj z informacijami neodvisnih virov ne dokazujejo, da tržni delež upravičenke leta 2015 ne bo presegel 25 % na vsaj enem verjetnem proizvodnem trgu v EGP in v svetovnem segmentu D⁽⁶⁶⁾. Ta ugotovitev je bila sprejeta na podlagi ocene banke Deutsche Bank, da bo prodaja električnih avtomobilov predstavljala 1 % prodaje avtomobilov v različnih segmentih trga konvencionalnih avtomobilov. Poleg tega se lahko, kot je bilo pojasnjeno v uvodni izjavi (147), tržni delež, ki presega 25 % na nesegmentiranem trgu električnih avtomobilov v EGP (na podlagi napovedi 10 000, 20 000 in 30 000 povsem električnih avtomobilov v EGP leta 2015), ugotovi tudi na podlagi drugih neodvisnih virov.
- (151) Komisija se je zato odločila, da bo izvedla podrobno oceno priglašenega ukrepa pomoči na podlagi sporočila o podrobni oceni pomoči.

5.7 O uporabi sporočila o podrobni oceni pomoči

- (152) Komisija bo v skladu s točko 68 smernic o regionalni pomoči, kadar so izpolnjeni zadevni pogoji iz navedene točke, odobrila regionalno pomoč za naložbe samo po natančnem preverjanju po začetku postopka iz člena 108(2) PDEU, ali je pomoč potrebna za zagotavljanje spodbujevalnega učinka za naložbe in ali koristi ukrepa pomoči presegajo izhajajoče izkrivljanje konkurence in učinek na trgovino med državami članicami. Zadevne smernice, navedene v opombi 63 smernic o regionalni pomoči, so navedene v sporočilu o podrobni oceni pomoči.
- (153) Kar zadeva trditev Nemčije, da bi se moral postopek formalne preiskave osredotočiti le na odpravo resnih pomislekov in ne na merila združljivosti, ki so se že proučila na podlagi smernic o regionalni pomoči⁽⁶⁷⁾, mora Komisija poudariti, da je zasnova veljavnih pravnih določb za oceno pomoči, ki jo je treba priglasiti, za velike regionalne naložbene projekte takšna, da so rezultati preskusa tržnega deleža upravičenca iz točke 68(a) smernic o regionalni pomoči bistvenega pomena. Če tržni delež upravičenca na upoštevnem proizvodnem in geografskem trgu preseže prag, določen v preskusu iz točke 68(a), pozitivna predpostavka glede rezultata preskusa izravnave ni mogoča.
- (154) Predlog Nemčije, da se pomoč odobri brez podrobne ocene in na podlagi letne predložitve dokazov v zvezi s tržnim deležem upravičenke⁽⁶⁸⁾ se zdi nepraktičen, saj negativnih učinkov pomoči morda ne bi bilo mogoče učinkovito odpraviti.
- (155) Kar zadeva trditev, da bi morala biti podrobna ocena Komisije v skladu s točko 9 sporočila o podrobni oceni pomoči sorazmerna z morebitnim izkrivljanjem konkurence ter se zato ne bi smela uporabljati za primere, kadar ni „omembe vrednega izkrivljanja konkurence“ ter kadar upravičenec sam izvede inovativno in visoko tvegano naložbo⁽⁶⁹⁾, Komisija meni, da neobstoj „omembe vrednega izkrivljanja“ ni dokazan in da ima 50 milijonov EUR pomoči za 400 milijonov EUR vredno naložbo omembe vreden potencial za izkrivljanje konkurence.

⁽⁶⁶⁾ Glej uvodno izjavo (36) ter opombi 18 in 19.

⁽⁶⁷⁾ Glej uvodno izjavo (60)(b).

⁽⁶⁸⁾ Glej uvodno izjavo (60)(c).

⁽⁶⁹⁾ Glej uvodno izjavo (60)(d).

- (156) Komisija meni, da sodbe Splošnega sodišča z dne 10. julija 2012 v zadevi T-304/08, Smurfit Kappa proti Komisiji ⁽⁷⁰⁾, ni mogoče razlagati tako, da je z njo Komisiji naložena obveznost, da se vzdrži uporabe sporočila o podrobni oceni pomoči v primerih, kakršen je zadevni primer. S sodbo se namesto tega od Komisije zahteva, da izvede vsebinsko oceno v primerih, kadar pozitivni učinki regionalne pomoči očitno ne izravnavajo njenih morebitnih negativnih učinkov, tudi kadar pragovi iz točke 68 smernic o regionalni pomoči niso preseženi.

5.8 Podrobna ocena

- (157) Komisija mora v zadevnem primeru na podlagi meril iz sporočila o podrobni oceni pomoči podrobno oceniti, ali je pomoč sploh potrebna za zagotavljanje spodbujevalnega učinka za naložbe in ali koristi ukrepa pomoči presegajo posledično izkrivljanje konkurence in učinek na trgovino med državami članicami.

5.8.1 Ustreznost pomoči

- (158) V skladu s točko 18 sporočila o podrobni oceni pomoči se le „[u]krepi, v zvezi s katerimi je država članica proučila druge možnosti politike in za katere so ugotovljene prednosti uporabe selektivnega instrumenta, kot je državna pomoč za posamezno podjetje, [...] štejejo za primeren instrument“.
- (159) Nemčija je predložila zadostne dokaze ⁽⁷¹⁾, da infrastrukturni razvoj in drugi splošni ukrepi sami po sebi ne zadostujejo za zmanjšanje regionalnih razlik znotraj Nemčije. Komisija zato ugotavlja, da je ukrep pomoči ustrezen instrument za doseganje cilja regionalnega razvoja v zadevni regiji, ki prejema pomoč.

5.8.2 Spodbujevalni učinek/hipotetični scenarij

- (160) Družba lahko ima veliko razlogov za lokacijo v neki regiji, tudi če ni bila dodeljena nobena pomoč, zato mora Komisija v skladu s točko 19 in naslednjimi členi sporočila o podrobni oceni pomoči podrobno preveriti, ali je pomoč potrebna za spodbujevalni učinek za naložbo. Cilj te podrobne ocene je ugotoviti, ali pomoč dejansko prispeva k spremembi ravnanja upravičenca, da izvede (dodatne) naložbe v zadevni regiji, ki prejema pomoč.
- (161) V sporočilu o podrobni oceni pomoči je navedeno, da se lahko spodbujevalni učinek dokazuje v okviru dveh možnosti: ob neobstoju pomoči se naložba ne bi izvedla, saj za družbo ne bi bila donosna na nobeni lokaciji (možnost 1), in ob neobstoju pomoči bi se naložba izvedla na drugi lokaciji v EU (možnost 2).
- (162) Država članica mora zato predložiti jasne dokaze, da je imela pomoč dejanski učinek na odločitev o naložbi ali izbiri lokacije. Komisija mora ugotoviti, ali sta predlagana hipotetična scenarija realistična.-
- (163) V skladu s sporočilom o podrobni oceni pomoči mora obstoj spodbujevalnega učinka dokazati država članica. V točkah 24 in 25 sporočila o podrobni oceni pomoči je navedeno, da bi lahko država članica spodbujevalni učinek dokazala s predložitvijo dokumentov družbe, ki kažejo, da (1) naložba ne bi bila donosna brez pomoči in da nobena druga lokacija ne bi bila mogoča ali da (2) je bila izvedena primerjava stroškov in koristi določitve lokacije v regiji, ki prejema pomoč, ter izbire druge lokacije. Države članice so pozvane, naj se opirajo na finančna poročila, notranje poslovne načrte in dokumente, ki podrobno opisujejo različne naložbene možnosti.

⁽⁷⁰⁾ Glej opombo 26.

⁽⁷¹⁾ Glej uvodne izjave (73)–(75).

- (164) Nemčija je najprej, ne da bi predložila dokumentarna dokazila, da je bila takšna analiza izvedena pred odločitvijo o naložbi, okvirno trdila, da bi bilo treba spodbujevalni učinek oceniti v okviru možnosti 1 v smislu točke 22 sporočila o podrobni oceni pomoči. Država članica mora dokazati, da pomoč upravičenca spodbuja k sprejetju pozitivne odločitve o naložbi, ker se lahko naložba, ki sicer za podjetje na nobeni lokaciji ne bi bila donosna, izvede v regiji, ki prejema pomoč. Iz informacij, ki jih je predložila Nemčija, je razvidno, da se bo interna stopnja donosnosti projekta na podlagi potrebnega zneska državne pomoči povišala le za 1 % (interna stopnja donosnosti se bo z [0–8] % povišala na [1–9] %), kar bi bilo precej nižje od internega cilja 25-odstotne donosnosti vloženega kapitala ali tehtanih povprečnih stroškov kapitala upravičenke v višini 12 %.
- (165) Jasno je, da zanemarljivo povišanje interne stopnje donosnosti, ki je tudi brez pomoči precej nižja od referenčnega merila upravičenke, ne omogoča ugotovitve, da je pomoč zagotovila spodbujevalni učinek za izvedbo naložbe.
- (166) Jasno je tudi, da je odločitev o naložbi v proizvodnjo električnih avtomobilov temeljila na dolgoročnem strateškem cilju upravičenke, tj. razviti inovativne ključne tehnologije za izpolnjevanje mobilnih standardov v prihodnosti in zagotavljati njihovo uporabnost v industrijski masovni proizvodnji. Ta cilj dokazuje tudi dejstvo, da so upravičenka in njeni lastniki leta 2009 sklenili strateško zaveznitvo z družbo SGL Carbon, ki proizvaja material, ojačan z ogljikovimi vlakni.
- (167) Dejstvo, da se spodbujevalni učinek ni dokazal v okviru možnosti 1, ne pomeni, da spodbujevalnega učinka ni mogoče dokazati v okviru možnosti 2.
- (168) Nemški organi so pozneje trdili, da pomoč upravičenki spada pod možnost 2, in lokacijo v Münchnu predstavili kot drugo lokacijo, ki bi lahko nadomestila Leipzig.
- (169) Ocena spodbujevalnega učinka v okviru možnosti 2 je namenjena dokazovanju, da je ukrep pomoči upravičenca spodbudil k izvedbi naložbe v ciljni regiji namesto v drugi regiji, saj pomoč izravna neto stroške in razvojne probleme, povezane z lokacijo v regiji, ki prejema pomoč.
- (170) Kot je bilo pojasnjeno v uvodni izjavi (81), temelji dokaz Nemčije o spodbujevalnem učinku v okviru možnosti 2 (za model i3) temelji na dokumentih iz decembra 2009, kot je zapisnik odločitve odbora (Vorstandsbeschluss vom 15. Dezember 2009). Iz teh dokumentov je razvidno, da so se prvotno za naložbo proučile številne lokacije, vendar so bile skoraj vse (vključno z najpomembnejšo, [...])⁽⁷²⁾ izločene iz končne primerjave na podlagi posebnih strateških razlogov, kot so potreba po novi naložbi, oddaljenost od proizvodnje plastike, ojačane z ogljikovimi vlakni, težave z jezikom, pomanjkanje varovanja znanja, prevelika oddaljenost od razvojnega centra upravičenke, proizvodna zmogljivost in logistika. Do takrat, ko se je sprejela odločitev v zvezi z lokacijo, so možnosti obsegale dve lokaciji, ki sta se podrobno proučili: Leipzig in München. V odločilnih dokumentih, ki so bili odboru družbe BMW AG predloženi decembra 2009, je navedeno, da bi bil projekt, izračunano v [...]-letnem življenjskem ciklu, brez pomoči v Münchnu za 17 milijonov EUR cenejši kot v Leipzigu.
- (171) Drugi element, ki ga je družba upoštevala pri odločanju o lokaciji naložbe, je bila dolgoročna strateška možnost razširitve proizvodne zmogljivosti v prihodnosti. V Leipzigu je bila na voljo možnost, da se proizvodna zmogljivost s [10 000–50 000] avtomobilov letno podvoji na [50 000–90 000] avtomobilov letno, kar v Münchnu ne bi bilo mogoče. V skladu z dokumenti, ki jih je predložila Nemčija, družba tega dejavnika ni količinsko opredelila v denarju.

⁽⁷²⁾ Glej uvodno izjavo (83).

- (172) Iz dokumentov je razvidno tudi, da se je pri pripravi odločitve o naložbi/lokaciji analizirala razpoložljivost državne pomoči v višini 50 milijonov EUR.
- (173) Komisija meni, da je Nemčija na podlagi teh dejanskih, aktualnih dokumentov uspešno dokazala, da je razpoložljivost državne pomoči spodbudila odločitev o izvedbi naložbe v proizvodnjo modela i3 v Leipzigu namesto v Münchnu.

5.8.3 Sorazmernost

- (174) Za primer v okviru možnosti 2 je v točki 33 sporočila o podrobni oceni pomoči navedeno, da se ukrep pomoči „šteje za sorazmern[ega], če je [enak] razliki med neto stroški podjetja, ki je upravičeno do pomoči, za naložbo v regijo prejemnico pomoči in neto stroški za naložbo v drugo(-e) regijo(-e)“.
- (175) Kot je bilo pojasnjeno, je Nemčija z dokumenti iz decembra 2009 dokazala, da je razlika v stroških med obema lokacijama (tj. Leipzigu in Münchnom) znašala 17 milijonov EUR, kot je bilo ugotovljeno v času sprejetja odločitve o naložbi/lokaciji in izračunano v sedemletnem življenjskem ciklu. Družba je to razliko v stroških izračunala na podlagi stroškov naložbe v proizvod, stroškov strukturne naložbe, stroškov načrtovanja in zagonskih stroškov, stroškov proizvodnje, stroškov dobave, stalnih stroškov, t. i. vstopnih/izstopnih stroškov, kot so stroški logistike in mednarodnih tarif za pošiljke. Nemčija je zato po mnenju Komisije dokazala, da je pomoč v višini 17 milijonov EUR najmanjši znesek, potreben za spremembo odločitve upravičenke do pomoči v zvezi z lokacijo, in je zato sorazmerna s ciljem regionalnega razvoja, za katerega si prizadeva pomoč. Komisija v tem okviru meni, da se možnost za strateško razširitev, ki v Münchnu ni na voljo, ne bi smela upoštevati pri preskusu sorazmernosti priglašene pomoči, saj postane pomembna šele zelo dolgoročno, tj. po sedemletnem življenjskem ciklu zadevnega naložbenega projekta.
- (176) Nemčija je pozneje⁽⁷³⁾ trdila, da je sorazmeren celotni prvotno priglašeni znesek državne pomoči v višini 50 milijonov EUR, saj je treba 17 milijonom EUR, ugotovljenim decembra 2009, prišteti še dodatnih 29 milijonov EUR stroškov zaradi pomanjkljivosti, ki so prisotne zaradi izvedbe naložbe v Leipzigu. Dodatni stroški v višini 29 milijonov EUR so nastali pred koncem leta 2012, tj. po sprejetju odločitve o lokaciji in naložbi ter po začetku del na projektu.
- (177) Nemčija ta znesek utemeljuje s trditvijo, da sorazmernosti pomoči ni treba dokazovati na podlagi istih dokumentov, na podlagi katerih se je dokazoval spodbujevalni učinek. Po mnenju Nemčije bi morala Komisija upoštevati tudi druge informacije o stroških, povezanih s stroški, ki so v regiji, ki prejema pomoč, nastali po sprejetju odločitve o lokaciji naložbe.
- (178) Komisija ugotavlja, da dokumenti, ki jih je Nemčija predložila septembra 2012 in v katerih so navedeni dodatni stroški⁽⁷⁴⁾, niso niti pristni niti časovno ne sovpadajo z nobeno od odločitev o naložbi, saj so nastali šele septembra 2012.
- (179) Komisija se ne strinja s trditvijo nemških organov, da se o sorazmernosti ne bi smelo odločati izključno na podlagi dokumentov, ki kažejo stanje v času sprejetja zadevne odločitve v zvezi z lokacijo/naložbo, ker:
- (180) Drži, da se v točki 35 sporočila o podrobni oceni pomoči, v katerem so opisane vrste dokumentov, ki so primerni za dokazovanje sorazmernosti, dobesedno ne zahteva, da se sorazmernost dokaže na podlagi istih [poudarek je dodan] dokumentov, na podlagi katerih se je dokazal spodbujevalni učinek, ampak na podlagi dokumentov, kot so [poudarek je dodan] opisani v točki 26 sporočila o podrobni oceni pomoči. Vendar besedila točke 35 ni mogoče razlagati kot nekaj, na podlagi česar bi bilo dovoljeno, da se spodbujevalni učinek in sorazmernost pomoči dokazujeta na podlagi dokumentov, ki vsebujejo povsem drugačne podatke v zvezi z neto stroški in razvojnimi problemi, povezanimi z izvedbo naložbe v regiji, ki prejema pomoč. Zlasti ne omogoča uporabe dokumentov, v katerih so podrobno navedeni stroški, ki so nastali nekaj let po sprejetju zadevne odločitve o naložbi/lokaciji.

⁽⁷³⁾ Glej uvodni izjavi (101) in (102).

⁽⁷⁴⁾ Glej uvodno izjavo (102).

- (181) Drži tudi, da v sporočilu o podrobni oceni pomoči ni nobene izrecne določbe, ki bi določala trenutek, ki bi ga bilo treba upoštevati pri oceni sorazmernosti. Podobno ni nobene takšne izrecne določbe, ki je povezana z natančnim trenutkom, ki ga je treba upoštevati pri oceni spodbujevalnega učinka. Vendar je jasno, da morajo biti zadevni podatki za ugotavljanje spodbujevalnega učinka pomoči pri odločitvi o naložbi/lokaciji na voljo in da se je mogoče nanje opirati *pred* sprejetjem navedene odločitve. Zato so v točki 26 sporočila o podrobni oceni pomoči, v kateri so opisane vrste dokumentov, primernih za dokazovanje spodbujevalnega učinka, navedeni „dokumenti, [...] predloženi odboru za naložbe [poudarek je dodan] [...] ki podrobno opisujejo različne naložbene možnosti [...]“. Komisija je v tem primeru proučila prav te vrste dokumentov, ki so bili predloženi odboru upravičenke ter so vsebovali različne naložbene možnosti in zadevne podatke za vsako od teh možnosti. Navedeni dokumenti dokazujejo, da so bile pomanjkljivosti, povezane z izvedbo naložbe v Leipzigu, pred odločitvijo o izbiri navedene lokacije ocenjene na 17 milijonov EUR.
- (182) Poleg tega analiza v okviru možnosti 2 temelji na tem, da je treba s predhodne perspektive, tj. pred sprejetjem odločitve v zvezi z lokacijo naložbe, dodatne stroške, ki bi nastali z vlaganjem na ciljni lokaciji, na kateri se naložba brez pomoči ne bi izvedla, izravnati z državno pomočjo. Načelo sorazmernosti pa pomeni tudi, da je treba pomoč, ki presega znesek, potreben za spodbujanje odločitve o izvedbi naložbe na območju, ki prejema pomoč, šteti za presežen, saj pomeni brezplačna sredstva za upravičenca, ki nimajo nobenega namena, združljivega s pravili o državni pomoči.
- (183) V točki 33 sporočila o podrobni oceni pomoči je izrecno navedeno, da je pomoč sorazmerna, če je enaka razliki med neto stroški na drugih lokacijah. Komisija zato meni, da se lahko pomoč šteje za sorazmerno le, če ne presega zneska, ki je bil potreben, da je upravičenca do pomoči spodbudil k odločitvi o izvedbi naložbe na določeni lokaciji.
- (184) V nasprotju s trditvami Nemčije posvetovalni dokument služb Komisije iz leta 2007 o Skupnih načelih za gospodarsko oceno združljivosti državne pomoči v skladu s členom 87(3) Pogodbe ES, ki jo je GD za konkurenco objavil pred nekaj leti, ne določa drugačne rešitve. Točka 41 posvetovalnega dokumenta, ki v nobenem primeru ni zavezujoč za Komisijo, namesto tega podpira pristop, ki se osredotoča na zagotavljanje, da se za naložbeni projekt dodeli pomoč, ki presega potrebni znesek. V njej je jasno navedeno, da je treba v primerih, za katere je treba opraviti podrobno oceno v skladu z obstoječimi smernicami, preveriti, ali je intenzivnost pomoči prevelika in ali bi bilo mogoče iste rezultate doseči z manjšo pomočjo. Če se tako kot v tem primeru dokaže, da je v času sprejetja odločitve o naložbi (tj. ko je bila naložba spodbujena) razlika med naložbenimi stroški v Leipzigu in Münchnu znašala le 17 milijonov EUR, potem je pomoč, ki presega navedeni znesek, presežna tudi na podlagi posvetovalnega dokumenta, na katerega se je sklicevala Nemčija.
- (185) Tudi sodba v zadevi Freistaat Sachsen proti Komisiji od Komisije ne zahteva, da sprejme odločitev na podlagi dokumentov, ki so po mnenju države članice „ustrezni“ v smislu točke 35 sporočila o podrobni oceni pomoči ⁽⁷⁵⁾, vendar upravičenec do pomoči na njihovi podlagi ni mogel sprejeti odločitve o izvedbi naložbe na določeni lokaciji.
- (186) Kar zadeva dodatne stroške, ki so nastali v zvezi z razširitvijo naložbe, ki se je izvedla po sprejetju prvotne odločitve o naložbi decembra 2009, želi Komisija izraziti naslednje pomisleke o novih informacijah, ki jih je Nemčija predložila septembra 2012 v okviru formalne preiskave.

⁽⁷⁵⁾ Glej uvodni izjavi (92) in (94).

- (187) Dodatni stroški v zvezi s proizvodno zmogljivostjo za model i8 se niso šteli v obseg naložbe, o kateri se je odločalo leta 2009, saj je bila odločitev o proizvodnji modela i8 sprejeta šele v začetku leta 2011. Zadevna odločitev odbora je odločitev, ki je ločena od odločitve o lokaciji/naložbi v zvezi s proizvodnjo modela i3. Pri odločanju o proizvodnji modela i8 niti ni bila potrebna izbira med naložbo v Leipzig ali drugo lokacijo (možnost 2), ampak le odločitev, ali bi se model i8 proizvajal ali ne (možnost 1). Dejansko je bila odločitev o naložbi ob upoštevanju majhnega števila avtomobilov, ki so bodo proizvajali, gospodarsko smiselna le, če bi proizvodnja temeljila na proizvodnih objektih, ki so se gradili v Leipzigu. Nemčija je v odgovoru na zahtevo po informacijah navedla, da se prvotno načrtovani obseg naložbe ne bo spremenil⁽⁷⁶⁾ in da Komisija ni seznanjena z dodatno pomočjo, ki naj bi se zahtevala za morebitne dodatne stroške naložbe, povezane s proizvodnjo modela i8.
- (188) Komisija meni, da v zvezi z deležem pomoči, ki krije stroške naložbe, ki v priglasitev niso bili vključeni, ni mogoče dokazati nobenega spodbujevalnega učinka ali sorazmernosti.
- (189) Komisija zato ne more potrditi sorazmernosti regionalne pomoči za naložbe v višini 45 257 273 EUR (diskontirana vrednost). Ugotavlja, da delež priglašene pomoči, ki presega 17 milijonov EUR (tj. 28 257 273 EUR), pomeni sredstva, ki so bila upravičenki dana na voljo in niso namenjena doseganju nobenega od ciljev iz člena 107(3) PDEU. Poleg tega meni, da bi imela dodelitev tega dodatnega zneska pomoči v višini 28 257 273 EUR negativne, tj. zelo izkrivljajoče učinke na konkurenco, saj lahko zlasti konkurente odvrne od naložb v podobne proizvode, s čimer bi pripomogla k izrivanju zasebnih naložb na upoštevnem trgu.

5.8.4 Pozitivni učinki pomoči

- (190) Država članica mora v skladu s sporočilom o podrobni oceni pomoči dokazati prispevek naložbenega projekta, ki je prejel pomoč, k razvoju regije⁽⁷⁷⁾, Komisija pa lahko pomoč odobri le, če njeni pozitivni učinki poleg spodbujanja naložbe in sorazmernosti prevladajo nad njenimi negativnimi učinki⁽⁷⁸⁾.
- (191) Nemčija je po mnenju Komisije uspešno dokazala, da bo pomoč v višini 17 milijonov EUR pozitivno prispevala k regionalnemu razvoju⁽⁷⁹⁾.

5.8.5 Negativni učinki pomoči na konkurenco

- (192) V skladu s točko 40⁽⁸⁰⁾ sporočila o podrobni oceni pomoči v analizi možnosti 2, kadar bi se naložba nadaljevala tudi brez pomoči in je pomoč sorazmerna, pomoč nima nobenega učinka na konkurenco, saj dejavniki, ki so obstajali že prej, kot je velik tržni delež upravičenca, ostanejo enaki.
- (193) Komisija je lahko potrdila spodbujevalni učinek in sorazmernost pomoči v višini 17 milijonov EUR. Če je pomoč omejena na ta znesek, nima negativnega učinka na konkurenco.

⁽⁷⁶⁾ Glej odgovor Nemčije z dne 25. maja 2011 (ref. št. 2011/054659), str. 3.

⁽⁷⁷⁾ Točka 11 sporočila o podrobni oceni pomoči.

⁽⁷⁸⁾ Točka 52 sporočila o podrobni oceni pomoči.

⁽⁷⁹⁾ Glej uvodne izjave (61)–(72).

⁽⁸⁰⁾ „Če [...] analiza nasprotnih dejstev kaže, da bi se naložbe nadaljevale tudi brez pomoči, čeprav morda na drugi lokaciji (možnost 2), in če je pomoč sorazmerna, bi bili možni znaki izkrivljanja, kot so velik tržni delež in večja zmogljivost na slabo delujočem trgu, načeloma enaki ne glede na pomoč.“

5.8.6 Negativni učinki pomoči na trgovino

- (194) Regionalna pomoč vpliva na trgovino med državami članicami, saj podjetja spodbuja, naj naložbe izvedejo v nekaterih državah članicah na območjih, ki prejemajo pomoč, namesto na drugih lokacijah v drugih državah članicah. Vendar naložbeni projekt v Leipzigu ni vplival na odločitev, da se naložba ne izvede v drugi državi članici na območju, ki prejema pomoč, ali enako prikrajšanem območju v Nemčiji. Kraj v [...] je bil kot druga lokacija zaradi kvalitativnih in strateških premislekov izločen v zgodnji fazi načrtovanja. Pomoč zato ni v nasprotju s kohezijskimi cilji iz PDEU. Poleg tega pa naložba ne vključuje selitve obstoječega obrata v Leipzig, zato točka 54 sporočila o podrobni oceni pomoči ne velja za priglášeno pomoč.

5.8.7 Tehtanje pozitivnih in negativnih učinkov pomoči

- (195) Ob ugotovitvi, da pomoč spodbuja izvedbo naložbe v zadevni regiji in da je sorazmerna za doseganje navedenega cilja, če je omejena na znesek 17 milijonov EUR, je treba pretehtati pozitivne in negativne učinke pomoči.
- (196) Ocena je potrdila, da je ukrep pomoči v višini 17 milijonov EUR privabil naložbeni projekt v prikrajšano regijo, ki je upravičena do regionalne pomoči v skladu s členom 107(3)(c) PDEU. Naložba pomeni pomemben prispevek k regionalnemu razvoju, saj bo prinesla 800 neposrednih delovnih mest. Odločitev o izvedbi naložbe v Leipzigu ne vpliva na regijo z enako ali višjo zgornjo mejo intenzivnosti pomoči, zato ukrep pomoči ni v nasprotju s kohezijskimi cilji. Komisija meni, da je privabljanje naložb v revnejšo regijo koristnejše za kohezijo v Uniji kot izvajanje istih naložb v bolj razviti regiji.
- (197) Komisija ob upoštevanju navedenega meni, da pozitivni učinki pomoči v višini 17 milijonov EUR prevladajo nad negativnimi učinki na trgovino med državami članicami ter morebitnimi socialnimi in gospodarskimi učinki na drugi lokaciji, ki je bolj razvita regija z več prednostmi.
- (198) Komisija v skladu s točko 68 smernic o regionalni pomoči in ob upoštevanju podrobne ocene, ki se je izvedla na podlagi sporočila o podrobni oceni pomoči, meni, da je Nemčija uspešno dokazala pozitiven prispevek pomoči v višini 17 milijonov EUR k regionalnemu razvoju. Komisija ugotavlja, da je pomoč, omejena na znesek v višini 17 milijonov EUR, potrebna za zagotavljanje spodbujevalnega učinka za naložbe v Leipzigu ter da koristi ukrepa pomoči presegajo posledično izkrivljanje konkurence in učinek na trgovino med državami članicami.

5.8.8 Možnost, da se pomoč dodeli do višine praga za priglášitev iz Uredbe o splošnih skupinskih izjemah

- (199) Komisija se ne strinja s trditvijo Nemčije, v skladu s katero je pristojnost Komisije, da prouči združljivost zadevnega ukrepa pomoči, na podlagi sporočila o podrobni oceni pomoči omejena na delež zahtevanega zneska pomoči, ki presega prag za priglášitev iz člena 6(2) Uredbe o splošnih skupinskih izjemah.
- (200) Komisija mora spomniti na svojo obveznost, da na podlagi podrobnejše ocene, izvedene v skladu s sporočilom o podrobni oceni pomoči, preveri spodbujevalni učinek in sorazmernost ukrepov pomoči, za katere velja navedena podrobna ocena, tj. regionalno pomoč, ki jo je treba priglášiti, dodeljeno velikim naložbenim projektom, ki izpolnjujejo zadevne pogoje iz smernic o regionalni pomoči.
- (201) Kar zadeva možnost, da Nemčija družbi BMW AG dodeli pomoč do višine praga za priglášitev iz člena 6(2) Uredbe o splošnih skupinskih izjemah, ki v tem primeru znaša 22,5 milijona EUR, je treba opozoriti, da je v besedilu opombe k točki 56 sporočila o podrobni oceni pomoči navedeno le, da država članica ohrani navedeno možnost. Iz opombe, na katero se sklicuje Nemčija, ne sledi, da mora Komisija sama odobriti dodelitev regionalne pomoči do zneska, ki je iz priglášitve izvzet na podlagi skupinske izjeme.

- (202) Komisija lahko zato oceni spodbujevalni učinek in sorazmernost celotnega zneska pomoči, ki ga je priglasila Nemčija, in ugotovi, ali je pomoč združljiva z notranjim trgovom le, če je omejena na 17 milijonov EUR.

6. SKLEPNA UGOTOVITEV

- (203) Komisija ugotavlja, da je znesek regionalne pomoči za naložbe, ki jo namerava Nemčija izvesti v korist družbe BMW AG, združljiv z notranjim trgovom v skladu s členom 107(3)(a) PDEU največ do zneska v višini 17 milijonov EUR.
- (204) Nič ne kaže na to, da velja katera od drugih odstopanj od prepovedi državne pomoči iz člena 107 PDEU ali da so katero od teh odstopanj uveljavljali nemški organi.
- (205) Delež prijavljene pomoči v višini 28 257 273 EUR, ki jo namerava Nemčija dodeliti družbi BMW AG, je zato nezdružljiv z notranjim trgovom –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Državna pomoč, ki jo Nemčija namerava izvesti v korist naložbe družbe BMW AG v Leipzigu in znaša 45 257 273 EUR, je združljiva z notranjim trgovom le, če je omejena na znesek v višini 17 milijonov EUR (v cenah iz leta 2009); presežni znesek (28 257 273 EUR) ni združljiv z notranjim trgovom.

V skladu s tem se lahko pomoč izvede le do višine 17 milijonov EUR.

Člen 2

Nemčija Komisiji v dveh mesecih po dodelitvi pomoči predloži izvod zadevnih aktov, ki se nanašajo na ta ukrep pomoči; v šestih mesecih od plačila zadnjega obroka pomoči na podlagi priglašenega načrta plačil pa podrobno končno poročilo.

Člen 3

Ta sklep je naslovljen na Zvezno republiko Nemčijo.

V Bruslju, 9. julija 2014

Za Komisijo
Joaquín ALMUNIA
Podpredsednik
