

II

(Icke-lagstiftningsakter)

BESLUT

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUT (EU) 2016/632

av den 9 juli 2014

om det statliga stöd SA.32009 (11/C) (f.d. 10/N), som Tyskland planerar att genomföra till förmån för BMW AG för ett stort investeringsprojekt i Leipzig

[delgivet med nr C(2014) 4531]

(Endast den tyska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 108.2 första stycket,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a,

efter att i enlighet med nämnda artiklar ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig⁽¹⁾, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

- (1) Genom en skrivelse av den 30 november 2010 meddelade Tyskland kommissionen sin avsikt att bevilja BMW AG regionalstöd i enlighet med riktlinjerna för statligt regionalstöd 2007–2013⁽²⁾, nedan kallade *riktlinjerna för regionalstöd*, för ett investeringsprojekt i Leipzig, Sachsen, Tyskland⁽³⁾.
- (2) Genom en skrivelse av den 13 juli 2011 underrättade kommissionen Tyskland om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, nedan kallat *EUF-fördraget*, avseende den anmälda stödåtgärden.

⁽¹⁾ EUT C 363, 13.12.2011, s. 20.

⁽²⁾ EUT C 54, 4.3.2006, s. 13.

⁽³⁾ Inom ramen för det formella granskningsförfarandet kom det till kommissionens kännedom att stödmottagaren under samma tidsperiod hade utfört ett andra mycket stort investeringsprojekt på samma plats. Därefter inkom Tyskland med en förhandsanmälan (SA.37291 (13/PN)) av ett individuellt anmälningspliktigt stöd för detta andra projekt; anmälan lämnades dock inte in formellt till kommissionen. Skulle ett stöd för det andra investeringsprojektet anmälas, kommer kommissionen i samband med granskningen av denna anmälan att undersöka huruvida projektet att tillverka elbilar, som är föremålet för det föreliggande formella granskningsförfarandet, och det andra investeringsprojektet utgör ett enda investeringsprojekt enligt punkt 60 i riktlinjerna för regionalstöd.

- (3) Genom en skrivelse av den 12 september 2011 tog Tyskland ställning till kommissionens beslut om att inleda förfarandet. Genom en skrivelse av den 27 september 2011 lämnade Tyskland ytterligare upplysningar.
- (4) Kommissionens beslut offentliggjordes den 13 december 2011 i *Europeiska unionens officiella tidning* ⁽⁴⁾. Kommissionen uppmanade berörda parter att inkomma med synpunkter.
- (5) Kommissionen mottog inte några synpunkter från berörda parter. Genom en skrivelse av den 3 februari 2012 underrättade kommissionen Tyskland om detta.
- (6) Den 17 januari 2012 ändrade Tyskland sin ursprungliga anmälan, så att denna nu innehöll ännu ett stöd till ytterligare en investering ⁽⁵⁾, varvid stödmottagaren fattade detta investeringsbeslut efter att beslutet om att inleda ett formellt granskningsförfarande hade meddelats. Den 17 december 2013 återkallade Tyskland den nämnda ändringen.
- (7) Genom en skrivelse av den 17 februari 2012 ombads Tyskland att inkomma med ytterligare uppgifter för en ingående bedömning av åtgärden. Tyskland tillmötesgick denna begäran genom skrivelser av den 29 februari, den 23 mars, den 5 april, den 31 augusti och den 28 september 2012. Genom en skrivelse av den 19 juli 2012 ombad Tyskland kommissionen att skjuta upp granskningsförfarandet på obestämd tid. Detta avslogs skriftligt av kommissionen den 10 augusti 2012. Efter ett meddelande från Tyskland av den 26 oktober 2012 om två investeringsåtgärder som rörde andra bilar än elbilar (se fotnot 3) ombads Tyskland inkomma med ytterligare uppgifter genom skrivelser av den 31 oktober 2012 och den 24 januari 2013, på vilka Tyskland svarade den 14 december 2012 resp. den 15 mars 2013. Tyskland ombads genom en skrivelse av den 9 juli 2013 ge ytterligare förklaringar och svarade den 5 augusti 2013.
- (8) Genom en skrivelse av den 5 augusti 2013 underrättade Tyskland kommissionen om ännu en ändring av investeringsprojektet (minskning av stödbeloppet och stödnivån).
- (9) Den 8 mars, den 14 augusti och den 3 oktober 2012 hölls möten med representanter från kommissionens avdelningar och Tyskland.

2. DETALJERAD BESKRIVNING AV DEN ANMÄLDA ÅTGÄRDEN

2.1 Syfte

- (10) Tyskland avser att bevilja BMW ett regionalt investeringsstöd för att etablera en ny produktionsanläggning i den befintliga BMW-fabriken i Leipzig för att främja den regionala utvecklingen.
- (11) Vid tidpunkten för anmälan var Leipzig en stödberättigad region i den mening som avses i artikel 107.3 a i EUF-fördraget. Enligt den tyska regionalstödskartan 2007–2013 ⁽⁶⁾ kunde stora företag där som mest få ett regionalt stödbelopp (utan tillägg) på 30 % ⁽⁷⁾, uttryckt som bruttobidragsekvivalent. Tyskland angav att investeringsprojektet skulle ge omkring 800 nya arbetstillfällen i den stödberättigade regionen.

⁽⁴⁾ Se fotnot 1.

⁽⁵⁾ Den ytterligare investeringen rörde tillverkning av plaststötffångare för bilar med förbränningsmotor i mindre kompaktklassen (GBP-modeller, närmare bestämt BMW:s 1-serie och X1-serie). Genom en skrivelse av den 3 februari 2012 och e-post av samma datum begärde kommissionen ytterligare uppgifter om denna ändring, vilka Tyskland tillhandahöll i en skrivelse av den 25 januari 2012 och en skrivelse av den 24 februari 2012. Den 17 december 2013 klarlade Tyskland att denna investering i samband med det ursprungligt anmälda projektet (som rörde tillverkning av modellerna i3 och i8) inte utgör ett enda investeringsprojekt, utan är att betrakta som en del av det andra projektet (se fotnot 3), för vilket stödet hade föranmälts (SA.37291 (13/PN)). Därför lyfte Tyskland ut stödet för investeringsprojektet för tillverkning av plaststötffångare från den föreliggande anmälan. Genom en skrivelse av den 23 januari 2014 ombads Tyskland att inkomma med ytterligare uppgifter. Tyskland tillmötesgick denna begäran genom en skrivelse av den 11 februari 2014. Investeringsprojektet för tillverkning av plaststötffångare kommer inte att få konsekvenser för vare sig de stödberättigande kostnaderna eller stödet för i3-/i8-projektet, och det stöd som kommer att beviljas för denna investering kommer att granskas i ett annat sammanhang.

⁽⁶⁾ Kommissionens beslut av den 8 november 2006 i stödärende N 459/06 – Tysklands regionalstöds-karta 2007–2013 (EUT C 295, 5.12.2006, s. 6).

⁽⁷⁾ Såsom det var giltigt dagen för den ursprungliga anmälan, dvs. den 30.11.2010.

2.2 Rättslig grund och beviljande myndighet

- (12) Den nationella rättsliga grunden för beviljande av stöd är *Investitionszulagengesetz 2010* (lagen om investeringsstöd) av den 7 december 2008, som faller under gruppundantaget med referensnummer X 167/2008 ⁽⁸⁾.
- (13) Beviljande myndighet för stödet är Finanzamt München.

2.3 Stödmottagare

- (14) Mottagaren av stödet är BMW AG, moderbolaget för BMW Group med huvudkontor i München, Bayern, Tyskland. BMW Group fokuserar på tillverkning av bilar och motorcyklar av märkena BMW, MINI och Rolls-Royce Motor Cars. Fabriken i Leipzig är en av BMW Groups 17 produktionsanläggningar och är inte en juridisk person.
- (15) Eftersom BMW Leipzig inte är en självständig rättslig enhet kunde inga separata finansiella uppgifter presenteras. År 2009 fanns det [...] ^(*) medarbetare i denna fabrik. Tyskland inkom med följande uppgifter om BMW Group:

Tabell 1

Omsättning för BMW Group i miljoner euro

	2011	2012	2013
Globalt	68 821	76 848	76 058
EES	(...)	(...)	(...)
Tyskland	12 859	12 186	11 796

Tabell 2

Antal anställda i BMW Group (den 31 december respektive år)

	2011	2012	2013
Globalt	100 306	105 876	110 351
EES	(...)	(...)	(...)
Tyskland	73 338	76 911	78 961

⁽⁸⁾ X 167/2008 – Deutschland – Investitionszulagengesetz 2010 (EUT C 280, 20.11.2009, s. 7).

^(*) Tystnadsplikt.

2.4 Investeringsprojektet

2.4.1 Det anmälda projektet

- (16) Målet för investeringsprojektet är byggandet av en ny produktionsanläggning för tillverkning av eldrivna personbilar, nedan kallade *elbilar*, med kaross i kolfiberförstärkt plast. Man planerar tillverkning av följande två nya modeller: modellen i3, som även betecknas "MegaCity Vehicle", nedan kallad i3 eller MCV, och lyxsportbilen i8. Enligt stödmottagarens uppgifter rör det sig om helt nya, hittills inte tillverkade produkter som ska produceras i fabriken i Leipzig. Motorerna och batterierna i såväl i3 som i8 tillverkas i BMW Groups fabrik i Landshut, medan mellanprodukterna för karosserna i kolfiberförstärkt plast för de båda modellerna tillverkas i BMW Groups fabrik i Wackersdorf (varifrån dessa mellanprodukter levereras dels till Leipzig och dels till Landshut för vidare bearbetning).
- (17) Grundmodellen av i3 är en ren elbil utan förbränningsmotor som drivs med el från ett batteri, en så kallad BEV⁽⁹⁾ (Battery Electric Vehicle). Karossen är tillverkad i kolfiberförstärkt plast, vilket gör att fordonsvikten inte överstiger 1,3 ton vid en fordonslängd på mellan 3,95 m och 4,05 m. Med en räckvidd på upp till 150 km utan batteriuppladdning är detta fordon avsett för stadskörning. Fordonets maxhastighet är 140 km/h. Enligt uppgift har fabriken i Leipzig en produktionskapacitet för modellen i3 på [10 000–50 000] enheter per år.
- (18) Sportbilmodellen i8 är ett laddhybridfordon (Plug-in Hybrid Electric Vehicle, PHEV)⁽¹⁰⁾ med fördelarna av en lätt kaross i kolfiberförstärkt plast och ett innovativt aerodynamiskt designkoncept. Utöver eldriften kommer den att vara utrustad med en liten 3-cylindrig förbränningsmotor som vid behov kan uppväga nackdelarna med ett helt och hållet eldrivet fordon, nämligen 1) vid sträckor som överskrider räckvidden för ett fulladdat batteri, och 2) när eldriftens prestanda inte räcker till för att uppnå de hastigheter som förväntas av en sportbil. Vid en vikt som understiger 1,5 ton torde fordonslängden uppgå till omkring 4,6 m. Modellen i8 kommer att uppnå en maxhastighet på 250 km/tim. Produktionsantalet för denna modell ingår i den totala produktionen av elbilar från fabriken i Leipzig på [10 000–50 000]. Den tillverkas i samma produktionsanläggningar som MCV-modellen i3 (förbränningsmotorn på denna modell tillverkas i BMW Groups fabrik i Hams Hall, Förenade kungariket).
- (19) Vid tidpunkten för beslutet om att inleda förfarandet var lanseringen av de båda modellerna planerad till slutet av 2013. Arbetet med investeringsprojektet för tillverkning av modellen i3 inleddes i december 2009 och var avslutat 2013. Arbetet med investeringsprojektet för tillverkning av modellen i8 inleddes i april 2011 och avslutades under loppet av 2014.

2.5 Stödberättigande kostnader, anmält stödbelopp och stödnivå

- (20) De anmälda stödberättigande investeringskostnaderna uppgår, såsom anges i beslutet om att inleda förfarandet, nominellt till 392 miljoner euro, vilket motsvarar ett diskonterat värde på 368,32 miljoner euro⁽¹¹⁾. Följande tabell visar fördelningen av de stödberättigande kostnaderna i investeringsprojektet under genomförandeperioden som nominella värden.

⁽⁹⁾ Elbilar har inte både ett mekaniskt och ett elektriskt drivsystem. De drivs till 100 % med en elmotor som förses med el från batterier. (Källa: Deutsche Bank: "Electric Cars: Plugged In Batteries must be included", 9 juni 2008, s. 10).

⁽¹⁰⁾ Laddhybridfordon (eng. Plug-in-Hybrid Electric Vehicles, PHEV) har både en konventionell förbränningsmotor och en elmotor. De kan laddas via ett eluttag och med begränsad räckvidd köras oberoende av förbränningsmotorn. (Källa: "Impacts of Electric Vehicles – Deliverable 1 – An overview of Electric Vehicles on the market and in development", en Delft-rapport, april 2011, s. 30, http://www.cedelft.eu/publicatie/impact_of_electric_vehicles/1153).

⁽¹¹⁾ Enligt bestämmelserna i riktlinjerna för regionalstöd om stöd som anmäls individuellt diskonterades det nominella beloppet till året för anmälan (2010). Alla belopp diskonterades till detta år. Diskontot ligger i enlighet med de tillämpliga bestämmelserna på 2,24 % och har fastställts utifrån den grundräntesats på 1,24 % som gällde vid tidpunkten för anmälan (1 januari 2010), på vilken 100 räntepunkter lagts till; se http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/reference_rates.html.

Tabell 3

Fördelning av de beräknade stödberättigande kostnaderna i miljoner euro (nominella värden)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Totalt
Byggnad	1	2	86	40	1	1	131
Inventarier	2	3	34	163	53	6	261
Totalt	3	5	120	203	54	7	392

- (21) Enligt anmälan och de redogörelser som ingår i beslutet om att inleda det formella förfarandet, ville Tyskland stödja investeringsprojektet för de planerade stödberättigande kostnaderna mellan 2009 och 2014 i form av ett investeringsbidrag med ett totalbelopp på upp till 49,0 miljoner euro; detta motsvarar en stödnivå på 12,5 %.
- (22) Den 5 augusti 2013 ändrade Tyskland anmälan genom en hänvisning till att det enligt den nationella rättsliga grunden, *Investitionszulagengesetz 2010* (lagen om investeringsstöd) endast är de kostnader som uppkommit fram till den 31 december 2013 som berättigar till stöd. Därför sänks det högsta tillåtna stödbeloppet till 48,125 miljoner euro (motsvarande ett diskonterat värde på 45 257 273 euro) vilket leder till en minskad stödnivå på 12,29 %.
- (23) Stödmottagaren får dra av investeringsbidraget året efter det att investeringskostnaderna uppstod. Detta ger följande tidsplan för avdragen:

Tabell 4

Tidsplan för genomförande av det planerade stödet i form av investeringsbidrag (i miljoner euro – nominella värden)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Totalt
Investeringsbidrag	0,375	0,625	15	25,375	6,750	0,0	48,125

2.6 Finansieringen av investeringsprojektet

- (24) Tyskland bekräftar att stödmottagaren kommer att betala ut ett eget bidrag utan stödinslag på mer än 25 % av de stödberättigande investeringskostnaderna. Europeiska investeringsbanken (EIB) och Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) gav stödmottagaren lån för projektet. Lånet från EIB uppgår till [...] miljoner euro och det från KfW till [...] miljoner euro⁽¹²⁾. Tyskland försäkrade kommissionen att båda lånen gavs enligt normala affärsmässiga villkor.

2.7 Stimulansseffekt

- (25) Enligt den nationella rättsliga grunden föreligger ett rättsanspråk på stöd om de lagstadgade bestämmelserna är uppfyllda. För detta automatiska stöd som finansieras genom skattemedel krävs varken ett diskretionärt beslut om beviljande eller en bekräftelse av stödberättigande.

⁽¹²⁾ Endast en del av detta lån täcker kostnader som rör investeringen för MCV-modellen.

2.8 Upprätthållande av investeringen

- (26) Tyskland har bekräftat att investeringsprojektet i den stödberättigande regionen måste upprätthållas i minst fem år från och med dagen för färdigställandet.

2.9 Allmänna bestämmelser

- (27) De tyska myndigheterna har gentemot kommissionen åtagit sig att
- inom två månader efter beviljande av stödet lämna in en kopia av de relevanta rättsakter som rör denna stödåtgärd till kommissionen, och
 - inom sex månader efter utbetalningen av det sista delbeloppet av stödet lämna in en detaljerad slutrapport som grundar sig på den anmälda utbetalningsplanen.

3. TVIVEL OCH SKÅL TILL ATT DET FORMELLA GRANSKNINGSFÖRFARANDET INLEDDES

- (28) I sitt beslut om att inleda det formella granskningsförfarandet i enlighet med artikel 108.2 i EUF-fördraget konstaterade kommissionen att investeringsprojektet uppfyller de vanliga kriterierna för stödberättigande som fastläggs i riktlinjerna för regionalstöd och att det högsta tillåtna stödbeloppet inte överskrider av varken det föreslagna stödbeloppet eller den föreslagna stödnivån. Likväl kunde kommissionen under den preliminära granskningen vid tillämpningen av punkt 68 a i riktlinjerna för regionalstöd inte bekräfta att stödet är förenligt med den inre marknaden.
- (29) Enligt punkt 68 a i riktlinjerna för regionalstöd måste kommissionen inleda det formella granskningsförfarandet och noggrant kontrollera stödets stimulans effekt, proportionalitet samt positiva och negativa effekter, om stödmottagarens marknadsandel på den relevanta produktmarknaden och geografiska marknaden är över 25 % före eller efter investeringen.
- (30) Medan Tyskland framhöll att BMW AG:s investeringar i Leipzig enligt fotnot 65 i riktlinjerna för regionalstöd skulle skapa en ny produktmarknad⁽¹³⁾, delade kommissionen inte denna uppfattning⁽¹⁴⁾. Av detta skäl beslutade kommissionen att göra de bedömningar som anges i punkt 68 a och b i riktlinjerna för regionalstöd. För detta behövde kommissionen först avgöra vilken eller vilka produkter som berörs av investeringen och ta fram lämpliga definitioner av den relevanta produktmarknaden och geografiska marknaden.
- (31) Eftersom det aktuella stödet utgjorde det första fallet av en anmälan av regionalstöd för investeringar i eldrivna personbilar (BEV/PHEV), ställdes kommissionen inför allvarliga svårigheter när den relevanta produktmarknaden och geografiska marknaden skulle fastställas i samband med den preliminära granskningen.
- (32) Kommissionen kunde i synnerhet inte slutgiltigt avgöra om marknaden för elbilar utgör en självständig produktmarknad eller är en del av den allmänna marknaden för personbilar, oavsett framdrivningsätt. Enligt den marknadsinformation som Tyskland inlämnat kommer elbilarnas andel inom EES preliminärt att uppgå till 1 % under 2015⁽¹⁵⁾. Denna procentandel anförde Tyskland för att ange antalet nyregistrerade elbilar i de vanliga marknadssegmenten för konventionella personbilar.

⁽¹³⁾ Enligt fotnot 65 i riktlinjerna för regionalstöd måste bedömningarna enligt punkt 68 a och b inte utföras om medlemsstaten visar att stödmottagaren skapar en ny produktmarknad, och stödet godkänns då enligt de nivåer som fastställs i punkt 67.

⁽¹⁴⁾ Kommissionen medgav att elbilsmodellerna präglas av en så hög innovationsgrad att det därmed skapas en ny produkt som inte är jämförbar med de fordon som tidigare tillverkats, i synnerhet om man beaktar användningen av karosser i kolfiberförstärkt plast. Kommissionen konstaterade dock att BMW uppenbarligen varken är den första eller den enda tillverkaren av sådana fordon.

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

- (33) Kommissionen hade även problem med att hänföra elbilar till enskilda segment av personbilsmarknaden som tidigare utarbetats för bilar med förbränningsmotor. Personbilars längd och pris utgör de avgörande kriterierna för att inordna dem i de enskilda segmenten. Det verkar dock som om många elbilar med avseende på fordonslängden bör inordnas i de undre segmenten, medan de sett till priset hör hemma i de övre.
- (34) Slutligen kunde kommissionen inte nå någon slutsats om huruvida elbilmodellerna i fråga borde inordnas i specifika marknadssegment för konventionella personbilar, t.ex. i C- eller D-segmentet enligt IHS Global Insights klassificering⁽¹⁶⁾, i ett kombinerat C/D-segment för konventionella bilar eller i ett kombinerat C/D-segment för elbilar.
- (35) Vidare kunde kommissionen i samband med den preliminära granskningen inte med slutgiltig säkerhet fastställa huruvida den relevanta elbilsmarknaden var världsmarknaden eller åtminstone en marknad som sträcker sig bortom EES.
- (36) Eftersom det inte var möjligt för kommissionen att nå fram till en slutgiltig ståndpunkt rörande definitionen av den relevanta produktmarknaden och den relevanta geografiska marknaden, genomfördes en bedömning av marknadsandelarna för alla troliga marknader. Uppgifterna om stödmottagarens marknadsandelar baseras på data som Tyskland har sammanställt och lämnat in, där man utgått från att elbilarnas andel av de konventionella personbilssegmenten (se skäl 32) är 1 % i enlighet med prognosen i studien från Deutsche Bank (detta resulterar i totalt 150 000 renodlade elbilar inom EES för 2015)⁽¹⁷⁾. Kommissionen nådde slutsatsen att stödmottagarens andel på elbilsmarknaden inom EES skulle överskrida 25 %; man beräknade detta genom att tillämpa Deutsche Banks 1 %-prognos för förhållandet mellan försäljningen av elbilar och försäljningen av konventionella bilar på den konventionella bilmarknadens olika segment. Enligt denna metod skulle stödmottagarens marknadsandel i segmenten B, C, D och E/F inom EES under 2015 utgöra mer än 25 %⁽¹⁸⁾ och skulle för segmenten D och E/F ligga över detta tröskelvärde även på världsmarknaden⁽¹⁹⁾.
- (37) Följaktligen kunde kommissionen under den preliminära granskningen inte utesluta att stödmottagarens marknadsandel på åtminstone några möjliga produktmarknader inom EES (och i några relevanta segment på världsmarknaden) skulle överskrida tröskelvärdet enligt punkt 68 a i riktlinjerna för regionalstöd. Därför inledde kommissionen det formella granskningsförfarandet i enlighet med artikel 108.2 i EUF-fördraget.
- (38) Såsom kommissionen anger i sitt beslut om att inleda förfarandet⁽²⁰⁾ kommer den på grundval av sitt meddelande om kriterier för en ingående bedömning av regionalstöd till stora investeringsprojekt⁽²¹⁾, nedan kallat *meddelandet om ingående bedömning av stora investeringsprojekt*, att göra en ingående bedömning av investeringsprojektet, om de synpunkter som kommissionen tagit emot inom ramen för det formella granskningsförfarandet inte gör det möjligt för kommissionen att utan tvivel fastställa antingen att stödet på grundval av fotnot 65 i riktlinjerna för regionalstöd kan befrias från bedömningarna enligt punkt 68 i riktlinjerna, eller att tröskelvärdet enligt punkt 68 a i riktlinjerna inte överskrids.

⁽¹⁶⁾ Det finns en mängd olika tjänsteföretag som genomför analyser av bilmarknaden. Till de mest renommerade leverantörerna hör ISH Global Insight och POLK. Medlemsstater och stödmottagare använder sig i regel av klassificeringen från dessa konsultföretag när de lämnar information. ISH Global Insight delar in marknaden för personbilar i sammanlagt 27 förhållandevis snäva segment. Från segment till segment ökar genomsnittspris, storlek och motoreffekt.

⁽¹⁷⁾ I sitt beslut om att inleda förfarandet (skäl 84) förklarar kommissionen att 1 %-prognosen för andelen elbilar på hela bilmarknaden kan ligga i underkant, men påpekar att Tyskland inte kunde lägga fram någon annan oberoende uppskattning från tredje part.

⁽¹⁸⁾ Stödmottagaren angav att av den totala produktionen på [10 000–50 000] bilar var [...] avsedda för försäljning inom EES och resten för länder utanför EES. Denna siffra användes för att beräkna stödmottagarens marknadsandel inom EES och denna beräkning gav resultatet att andelen är [> 25 %] i B-segmentet (elbilar) ([...] delat med [...]), [> 25 %] i C-segmentet ([...] delat med [...]), [> 25 %] i D-segmentet ([...] delat med [...]) och [> 25 %] i E/F-segmentet; se skäl 84 till 87 i beslutet om att inleda förfarandet.

⁽¹⁹⁾ [> 25 %] i D-segmentet och [> 25 %] i E/F-segmentet under 2015.

⁽²⁰⁾ Skäl 103 i beslutet om att inleda förfarandet.

⁽²¹⁾ Kommissionens meddelande om kriterier för en ingående bedömning av regionalstöd till stora investeringsprojekt (EUT C 223, 16.9.2009, s. 3).

4. SYNUNKTER FRÅN BERÖRDA PARTER

- (39) Kommissionen har endast mottagit synpunkter från Tyskland.

4.1 Tysklands synpunkter

- (40) Tyskland håller fast vid uppfattningen att elbilar hör till den konventionella personbilsmarknaden. På denna marknad ligger BMW Groups marknadsandel, oberoende av vilken segmentering av produktmarknaden som väljs, under 25 %-gränsen både globalt och inom EES.
- (41) Om kommissionen ändå skulle nå slutsatsen att elbilar i förhållande till konventionella personbilar utgör en självständig produktmarknad, anser Tyskland att fotnot 65 i riktlinjerna för regionalstöd ska tillämpas.
- (42) Även om kommissionen inte skulle anse att fotnot 65 i riktlinjerna för regionalstöd är tillämplig och betrakta elbilsmarknaden som en egen produktmarknad, borde Tysklands stöd godkännas utan ingående bedömning eftersom stödmottagarens marknadsandel på denna (ej segmentindelade elbils-) marknad ligger under 25 % och det i beslutet om att inleda förfarandet inte har yttrats några tvivel rörande de vanliga kriterierna för tillåtet stöd i riktlinjerna för regionalstöd. Alternativt borde kommissionen tillämpa meddelandet om ingående bedömning av stora investeringsprojekt på ett flexibelt sätt.

4.1.1 Marknadsavgränsning och marknadsandelar

Den relevanta marknaden är världsmarknaden för konventionella personbilar

- (43) Tyskland menar att man bör fastställa att marknaden för konventionella personbilar är den relevanta produktmarknaden och att världsmarknaden är den relevanta geografiska marknaden. Liksom redan är fallet för hybridbilar, skulle även elbilar i framtiden konkurrera med konventionella personbilar och konsumenten skulle betrakta elbilar och konventionella personbilar som utbytbara.
- (44) Även om det måste medges att modellen i3 skiljer sig från jämförbara konventionella personbilar med avseende på räckvidd (eftersom i3 måste laddas betydligt tidigare än en bränsletank behöver fyllas på), skulle i3 och jämförbara konventionella bilar användas i samma syfte, eftersom de förfogar över samma passagerarutrymme och når samma maxhastighet. Utbytbarheten på efterfrågesidan är för modellen i8 till och med ännu större, eftersom den har samma räckvidd som konventionella personbilar eller hybridbilar. Prisskillnaden mellan elbilar och konventionella personbilar kan minskas genom subventioner till återförsäljarna.
- (45) Enligt Tyskland gör kunderna inte skillnad på hybrid-, el- och förbränningsmotorsbilar, eftersom de är medvetna om den miljöpåverkan som härrör från produktionen av den el som elbilarna drivs med, och har samma förväntningar på alla biltyper när det gäller miljöskyddsstandarder och andra parametrar.
- (46) För elbilar borde världsmarknaden betraktas som den relevanta geografiska marknaden, eftersom man kan utgå från att handelsflödena kommer att utveckla sig i alla riktningar. Kina, Japan och Förenta staterna (samt vissa medlemsstater i EU), som subventionerar användningen av elbilar och delvis tillämpar obligatoriska kvoter för andelen personbilar med alternativa drivmetoder på bilmaknaden som helhet, utgör en betydande andel av världsmarknaden. Därutöver är ramvillkoren för den globala handeln med elbilar antingen identiska med dem för konventionella bilar eller förmånligare.

- (47) Som framgår av skäl 88 ⁽²²⁾ i beslutet om att inleda förfarandet kommer BMW AG:s marknadsandel varken före eller efter investeringen att nå 25 %-tröskeln, och detta inte heller om EES-marknaden (för konventionella personbilar) definieras som den relevanta geografiska marknaden.

Tillämpligheten hos fotnot 65 i riktlinjerna för regionalstöd

- (48) Ur Tysklands perspektiv borde fotnot 65 i riktlinjerna för regionalstöd vara tillämplig om kommissionen skulle fatta ett beslut om att definiera elbilsmarknaden som en egen produktmarknad.
- (49) Tyskland medger att stödmottagaren, trots den innovativa karosskonstruktion som skiljer modellerna i3 och i8 från konkurrerande produkter, varken är den första eller den enda tillverkaren av elbilar. Det finns redan ett antal tillverkare av elbilar och till och med 2013/2014 förväntas nya marknadsaktörer.
- (50) Tyskland föreslår likväl att fotnot 65, om den på grund av nämnda sakförhållanden inte skulle vara omedelbart tillämplig, mot bakgrund av avsikten och de överväganden som ligger till grund för fotnoten bör tillämpas analogt i detta fall.
- (51) Fotnot 65 har enligt Tysklands uppfattning inkluderats på grund av insikten i riktlinjerna för regionalstöd om att de fördelar som verklig innovation innebär för konkurrenskraften och konkurrensförhållandena på den berörda marknaden är av större vikt än den kortsiktiga snedvridning av konkurrensen som innovatörernas inledningsvis betydande marknadsandelar skulle innebära. Tillämpningen av bedömningarna enligt punkt 68 i riktlinjerna för regionalstöd förutsätter existensen av en marknad. Detta villkor kan inte uppfyllas av nya marknader; den ingående bedömningen enligt punkt 68 i riktlinjerna skulle bestraffa marknadspionjärer och hindra uppkomsten av en fungerande marknad.
- (52) Tyskland anser att bedömningarna enligt punkt 68 i riktlinjerna för regionalstöd inte kan tillämpas på ett meningsfullt vis, eftersom en pionjär på en marknad där det bara erbjuds ett fåtal modeller och där serieproduktionen ännu är ung inledningsvis kommer att få kapaciteter och marknadsandelar som ur ett statistiskt perspektiv är stora. Ur Tysklands perspektiv bidrar det aktuella investeringsprojektet varken till att skapa av en dominerande ställning på marknaden eller till att generera överkapacitet på en krympande marknad.
- (53) Sammantaget föreligger i detta fall just de omständigheter under vilka fotnot 65 i riktlinjerna för regionalstöd ska vara direkt tillämpliga. Därför anser Tyskland att bedömningarna i enlighet med punkt 68 i riktlinjerna inte ska genomföras och att stödet ska beviljas utan ingående bedömning.

Marknadsandelen ligger under 25 % även på elbilsmarknaden (såväl inom EES som globalt)

- (54) Tyskland framhåller att stödmottagarens marknadsandel på elbilsmarknaden (oberoende av om denna delas in i ytterligare segment eller ej) ligger under 25 %, även om kommissionen skulle nå slutsatsen att 1) elbilar inte ska anses tillhöra marknaden för konventionella personbilar och att 2) fotnot 65 i riktlinjerna för regionalstöd inte är tillämplig.
- (55) Tyskland anser att det mot bakgrund av bilarnas pris- och längdskillnader visserligen är svårt att tillämpa den konventionella personbilsmarknadens traditionella segmentering på elbilsmarknaden, men att prognoserna om marknadsandelar för elbilar likväl har tagits fram på detta sätt. Därför har Tyskland försökt inordna modellen i3 i ett kombinerat C/D-segment, eftersom bilen med avseende på priset bör höra hemma i D-segmentet och med avseende på längden i C-segmentet. Vidare bör det beaktas att köpare av elbilar kommer från alla segment i den konventionella bilmarknaden och att en sträng segmentering av elbilsmarknaden inte är meningsfull.
- (56) Tyskland anser att elbilsmarknaden såväl inom EES som globalt med stor sannolikhet kommer att bli föremål för dynamisk tillväxt; andelen elbilar på bilmarknaden som helhet kommer liksom antalet elbilstillverkare att öka kraftigt inom ett fåtal år. Även om stödmottagaren skulle uppnå en marknadsandel som i vissa elbilssegment överskrider 25 %, vore detta ett realistiskt scenario eller bara en övergående situation.

⁽²²⁾ I skäl 88 i beslutet om att inleda förfarandet fastställs att stödmottagarens marknadsandel bara på den konventionella bilmarknaden såväl i EES som globalt ligger under 25 %-tröskeln.

- (57) Tyskland föreslår att beakta syftet med fotnot 65 i riktlinjerna för regionalstöd även med avseende på denna aspekt, och inte tillämpa bedömningarna enligt punkt 68 i riktlinjerna: Att en innovatör får en tillfälligt stor marknadsandel innovatör bör ses mot bakgrund av marknadens dynamiska utveckling, i synnerhet sannolikheten för att nya aktörer träder in på marknaden. Ett annat synsätt skulle hämma innovationer och konkurrens samt undergräva konkurrenskraften. Därför anser Tyskland att man inte ska bedöma det som att marknadsandelen ligger över den procentandel på 25 % som anges i punkt 68 a i riktlinjerna för regionalstöd om 25 %-tröskeln tillfälligt överskrids på elbilsmarknaden, vilket i och för sig är högst osannolikt.
- (58) Gällande tillförlitligheten hos uppgifterna om marknadsandelar hänvisar Tyskland till att det hittills inte har införts någon separat segmentering för elbilsmarknaden, och att de enda uppskattningarna av marknadstalen för 2015 är hämtade från en studie från Deutsche Bank från 2008. I denna studie uppskattas andelen elbilar på bilmarknaden som helhet 2015 till 1 %, och Tyskland har använt detta värde för prognosen för stödmottagarens marknadsandel i det kombinerade C/D-segmentet. Vidare utgår Tyskland från att elbilar i framtiden till största delen kommer att säljas i segmenten A till C och att andelen elbilar i de segmenten av bilmarknaden som helhet följaktligen kommer att vara högre (dvs. 2,5 %, även om detta värde inte har kunnat beläggas i oberoende studier). Bara detta faktum borde bevisa att kommissionens prognoser för BMW Groups marknadsandel är för höga och inte troliga. Tyskland menar även att elbilarnas andel av bilmarknaden som helhet enligt prognoser från konsultföretag som Deutsche Bank och Boston Consulting Group skulle nå 3 % till 2020, vilket även skulle innebära att BMW Groups marknadsandel skulle minska. Slutligen framhåller Tyskland att man kan utgå från att BMW Groups marknadsandel av en mättad elbilsmarknad till sist skulle återgå till en nivå jämförbar med dess marknadsandel på den konventionella personbilsmarknaden, det vill säga mellan [0–8 %] och [1–9 %], om ett system för segmentering av elbilar skulle införas med vilket fordonsmodellerna entydigt skulle hänföras till vissa segment.
- (59) Tyskland återoppar sig även på ytterligare två studier som tillkommit senare och menar att stödmottagarens marknadsandel enligt dessa studier aldrig kommer att överskrida tröskelvärdet 25 %, eftersom det kommer att finnas betydligt fler bilar på marknaden än vad som prognostiserats i tidigare studier. Den första av dessa studier har titeln "European Roadmap – Electrification of Road Transport", nedan kallad *European-Roadmap-studien* ⁽²³⁾, och i den anges att det antalet elbilar (också laddhybridbilar) i EU kan stiga till fem miljoner fram till 2020. Ett diagram tycks också visa att det 2016 kommer att finnas ungefär en miljon sådana fordon, om man antar att betydande tekniska genombrott görs. Den andra studien som har titeln "Impacts of Electric Vehicles – Deliverable 1 – An overview of Electric Vehicles on the market and in development", nedan kallad *Delft-rapporten*, publicerades i april 2011 och togs fram på uppdrag av kommissionen för att klargöra elbilars påverkan på marknaden ⁽²⁴⁾.

4.1.2 Tillämpning av meddelandet om ingående bedömning av stora investeringsprojekt

- (60) Gällande tillämpningen av meddelandet om ingående bedömning av stora investeringsprojekt lägger Tyskland fram följande argumentation:
- a) Eftersom tröskelvärdet för marknadsandelen inte överskrids föreligger inget skäl för en ingående bedömning av åtgärden.
- b) Inom ramen för det formella granskningsförfarandet är insatserna helt inriktade på att undanröja allvarliga tvivel som uppkommit under den preliminära granskningen rörande åtgärdens förenlighet med den inre marknaden. De avser inte en bedömning av de kriterier för förenlighet som redan undersökts inom ramen för den preliminära granskningen och för vilka det inte uppstått några tvivel i detta skede. I sitt beslut om att inleda förfarandet har kommissionen inte yttrat några tvivel på att åtgärden skulle uppfylla standardkriterierna för förenlighet i riktlinjerna för regionalstöd, i synnerhet inte med avseende på stödets stimulansseffekt och proportionalitet. Det formella granskningsförfarandet inleddes endast för att kommissionen inte slutgiltigt kunde utesluta att det tröskelvärde för marknadsandelen som fastställs i punkt 68 a i riktlinjerna för regionalstöd överskrids.

⁽²³⁾ "European Roadmap – Electrification of Road Transport", 2:a utgåvan, juni 2012, av Emma Briec (Renault), Carolien Mazal (Bosch), Gereon Meyer och Beate Müller (VDI/VDE Innovation + Technik GmbH) och de europeiska teknikplattformarna ERTRAC, EPoS och SmartGrids med stöd från Europeiska kommissionen via samordningsåtgärder inom ramen för Capire och ICT4FEV.

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

- c) Kommissionen bör, enligt fotnoten till punkt 56 i meddelandet om ingående bedömning av stora investeringsprojekt, fatta ett villkorat beslut ⁽²⁵⁾, enligt vilket stödet skulle godkännas utan ingående bedömning med förbehållet att det varje år lämnas in data från stödmottagarens sida rörande dennas andel av en marknad som indelats i segment enligt traditionella kriterier.
- d) Mot bakgrund av stödets stora positiva effekter (ny miljövänlig teknik och motsvarande innovationer samt ett betydande antal arbetsplatser) borde kommissionen antingen inte tillämpa meddelandet om ingående bedömning av stora investeringsprojekt, eller åtminstone beakta bestämmelsen om stödets proportionalitet. Den ingående bedömningen av en åtgärd enligt punkt 9 i meddelandet ska stå i proportion till de potentiella snedvridningar som stödet kan ge upphov till. Tyskland anser att ingen nämnvärd snedvridning av konkurrensen är att förvänta. Stödmottagaren gynnar konkurrensen genom att inta en pionjärsroll med den innovativa högriskinvesteringen.
- e) Vidare framhåller Tyskland att kommissionen enligt domstolens dom av den 10 juli 2012 i mål T-304/08 ⁽²⁶⁾ är förpliktigad att utöva det stora utrymme för skönsmässig bedömning som den förfogar över enligt EG-fördraget, när det gäller fastställande av huruvida att fastställa om de tänkta fördelarna med ett stöd vad avser regional utveckling överväger snedvridningen av konkurrensen och det subventionerade projektets påverkan på handeln mellan medlemsstaterna.
- f) Tyskland hänvisar till fotnoten till punkt 56 i meddelandet om ingående bedömning av stora investeringsprojekt ⁽²⁷⁾ och menar att kommissionens befogenhet att på grundval av meddelandet vägra godkänna ett stöd är begränsad till den andel av det anmälda stödbeloppet som ligger över tröskelvärdet för anmälningar.

4.1.3 Ingående bedömning av åtgärden

4.1.3.1 Stödets positiva effekter

- (61) Tyskland påpekar att främjandet av miljövänligare och energieffektiva fordon är en del av strategin Europa 2020. I kommissionens vitbok med titeln "Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem" ⁽²⁸⁾ formuleras målet att minska de konventionella personbilarnas andel av bilmarknaden som helhet med 50 % till 2030 och att stadskärnorna till 2050 ska vara helt fria från sådana bilar.
- (62) Tyskland bidrar till att förverkliga dessa mål, eftersom man planerar att fram till 2020 få ut en miljon elbilar på vägarna och 100 000 av dessa redan fram till 2014. Tyskland vill bli en ledande marknad för eldrivna fordon. Eftersom dessa målsättningar ännu inte har uppnåtts krävs ytterligare ansträngningar. Det aktuella investeringsprojektet bidrar till att uppnå de europeiska och tyska målen.
- (63) Dessutom stöder projektet de mål som ställts upp inom ramen för rekommendationerna från en rapport från High Level Expert Group on Key Enabling Technologies (HLG KET, högnivåexpertgruppen för viktig möjliggörande teknik), en rapport som uttryckligen lyfter fram risken för att Europa kan hamna efter i den internationella konkurrensen, i synnerhet med tanke på den bristande förmågan att "omvandla" teknisk expertis till gångbara produkter.

⁽²⁵⁾ "Kommissionen kan endera besluta att godkänna, villkora eller förbjuda stödet. Om kommissionen antar ett villkorligt beslut i enlighet med artikel 7.4 i [rådets förordning (EG) nr 659/1999 av den 22 mars 1999 om tillämpningsföreskrifter för artikel 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EGT L 83, 27.3.1999, s. 1)] kan den ställa vissa villkor för att begränsa en potentiell snedvridning av konkurrensen och säkerställa proportionalitet. Den kan särskilt minska det anmälda stödbeloppet eller stödnivån till en nivå som anses vara proportionerlig och som därmed är förenlig med den gemensamma marknaden."

⁽²⁶⁾ Domstolens dom av den 10 juli 2012 i mål T-304/08, Smurfit Kappa mot kommissionen, punkt 91.

⁽²⁷⁾ Fotnoten lyder: "När stödet beviljats på grundval av en befintlig regional stödordning ska det påpekas att medlemsstaten behåller möjligheten att bevilja detta stöd upp till den nivå som motsvarar det högsta tillåtna belopp som en investering med stödberättigande utgifter på 100 miljoner euro får ta emot enligt tillämpliga regler."

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

- (64) Genom massproduktion av en elbil med kaross i kolfiberförstärkt plast, som än så länge inte har inletts av någon annan biltillverkare, kan den tekniska utvecklingen accelereras och konkurrensen på den relevanta marknaden kan främjas.
- (65) Tyskland anser att investeringsprojektet på lång sikt bidrar till att främja Europas marknadsledande ställning i bilindustrin.
- (66) Därutöver framhåller Tyskland att projektet bidrar till att förverkliga målen i delstaten Sachsens operativa program för Europeiska regionala utvecklingsfonden (Eruf) ⁽²⁹⁾.
- (67) Antalet bilfabriker är fortfarande lägre i Tysklands nya delstater än i de gamla. Genom stöd till denna investering skulle skillnaderna mellan de gamla och de nya delstaterna minska.
- (68) BNP per capita ligger i Sachsen fortfarande under genomsnittet i Förbundsrepubliken Tyskland och i EU; arbetslöshetskvoten är fortfarande högre än det tyska genomsnittet. Investeringsprojektet i fråga skulle ge 800 nya direkta arbetstillfällen.
- (69) Därutöver skulle investeringen även skapa indirekta arbetstillfällen i regionen, eftersom stödmottagaren har för avsikt att sluta ytterligare avtal med regionala underleverantörer. Detta kommer att skapa arbetstillfällen, i första hand för högkvalificerade arbetstagare som kan arbeta på de moderna teknikarbetsplatserna i en ny, förändrad leverantörskedja. Man kan utgå från att ett framgångsrikt genomförande av detta investeringsprojekt skulle medföra att stödmottagaren gör ytterligare investeringar i Leipzig.
- (70) De nya tillverkningsmetoderna kommer att leda till att arbetstagare får fortbildning inom moderna ämnesområden, det kan t.ex. röra sig om tekniker som på området gummi- och plastteknik specialiserar sig på kolfiberförstärkta material. Eftersom behovet av kvalificerad arbetskraft inom elbilsindustrin kommer att öka, kan Sachsen utvecklas till att bli en attraktiv region för arbetstagare med denna specialisering.
- (71) Investeringen kommer även att ge positiva klustereffekter (dvs. dra till sig ytterligare investeringar som främjar den regionala bilindustrin). Stödmottagaren är redan aktiv inom ACOD ⁽³⁰⁾, som förklarar att Leipzig är en region där eldrivna fordon ska främjas. Rörande konkreta investeringar från andra företag utan koppling till stödmottagaren hänvisar Tyskland till SB-Li-Motive, en tillverkare av litiumbatterier som planerar investeringar i denna region.
- (72) Företag utan koppling till BMW Group kommer med all sannolikhet att gynnas av kunskapsspridningseffekter; dessutom har stödmottagaren för avsikt att samarbeta närmare med universitetet i Dresden som erbjuder utbildningar för bilindustrin.

4.1.3.2 Stödets proportionalitet

- (73) Tyskland framhåller att det stöd som beviljats på grundval av lagen om investeringsstöd (*Investitionszulagengesetz*) enligt den allmänna gruppundantagsförordningen ⁽³¹⁾, nedan kallad AGFO, är befriat från anmälningskyldigheten, vilket i sig ger en antydning om stödets proportionalitet.
- (74) Tyskland anser att regionalstöd är ett lämpligt verktyg för att minska regionens ekonomiska nackdelar. Alternativa åtgärder, t.ex. infrastrukturprojekt, skulle inte ge jämförbara resultat eftersom regionen redan har en väl utbyggd infrastruktur, inklusive en internationell flygplats.

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

⁽³⁰⁾ Organisationen "Automotive Cluster Ostdeutschland".

⁽³¹⁾ Kommissionens förordning (EG) nr 800/2008 av den 6 augusti 2008 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den gemensamma marknaden enligt artiklarna 87 och 88 i fördraget (allmän gruppundantagsförordning) (EUT L 214, 9.8.2008, s. 3).

- (75) Ett paket med allmänna åtgärder har hittills inte räckt för att nå målen för eldrivna fordon (100 000 elbilar i bruk till 2014 och en miljon i bruk till 2020), som fastlagts på såväl tysk⁽³²⁾ som på europeisk nivå.

4.1.3.3 Stimulanseffekt/kontrafaktiskt scenario

- (76) Tyskland anser att stödets stimulanseffekt inte kan utvärderas bara utifrån en analys enligt scenario 1 eller scenario 2⁽³³⁾, eftersom investeringsprojektet är ett exceptionellt projekt av mycket innovativ karaktär och avkastningen på investering har analyserats såväl som en jämförelse av för- och nackdelar med möjliga lokaliseringar (inklusive beaktande av eventuella statliga stödåtgärder) har gjorts. Tyskland har därför lämnat in uppgifter för båda scenarierna.

Scenario 1:

- (77) I en analys enligt scenario 1 måste medlemsstaten styrka att stödet är ett incitament för stödmottagaren att fatta ett investeringsbeslut om ett projekt som inte på någon plats hade varit lönsamt för företaget utan stöd.
- (78) Som framgår av de uppgifter som överlämnats av Tyskland, ligger projektets internränta utan stöd på [0–8 %] och med stöd på [1–9 %]. Beräkningarna som ligger till grund för dessa siffror utgick från en sjuårig livscykel, för vilken projektets start-, planerings- och fullföljandekostnader inte tagits med i beräkningen, och baserades på en årsproduktion på [40 000–120 000] bilar (dvs. den normala lägsta produktionsvolym som stödmottagaren räknar med) och inte det antal enheter som planeras för det aktuella projektet, [10 000–50 000]. Internräntan ligger tydligt under ROCE-målet⁽³⁴⁾ på 26 %, som stödmottagaren vanligtvis förutsätter som lämplig räntabilitet vid konventionella bilprojekt, och inte heller den vägda genomsnittliga kapitalkostnaden på 12 % uppnås på långa vägar.
- (79) Likväl beslöt stödmottagaren att göra denna investering. Den var av uppfattningen att projektet, trots den låga räntabiliteten, på lång sikt skulle bidra till att säkra företagets sedan länge starka position i den internationella konkurrensen. Tyskland betonar att projektet har karaktären av ett pilotprojekt och hänvisar till de höga riskerna som är kopplade till användningen av kolfibermaterial i karossen, den ännu obeprövade produktionstekniken, de små produktionsmängderna och osäkerheten på efterfrågesidan.

Scenario 2:

- (80) Tyskland skulle tillhandahålla omfattande dokumentation för att belägga att stödet har en stimulanseffekt som lockar investeringsprojekt till den stödberättigade regionen. Utan stödet skulle projektet ha genomförts i en ej stödberättigad region.

Kostnadsdivergens/strategiska överväganden

- (81) Tyskland visade med stöd i handlingar från företaget från december 2009, t.ex. ett dokument som diskuterats i ett informellt [...]samtal mellan chefer, en sammanfattad analys som presenterats vid ett direktionsmöte och ett dokument som rör ett direktionsbeslut om anläggningens läge, att ett flertal platser övervägts för investeringen. Till dessa platser hörde München⁽³⁵⁾, [...], Förenta staterna/Kanada, Mexiko och Kina.

⁽³²⁾ Se "Deutsche Bank Research: Elektromobilität", 12 september 2011. Tyskland hänvisar till denna studie från Deutsche Bank, enligt vilken omfattande stöd och snabb teknisk utveckling skulle leda till att andelen elbilar bland nyregistrerade personbilar skulle ligga omkring 7 % år 2020, medan andelen vid en låg stödnivå och långsam teknisk utveckling bara skulle ligga på cirka 2 %.

⁽³³⁾ Detta krävs enligt punkt 22 i meddelandet om ingående bedömning av stora investeringsprojekt.

⁽³⁴⁾ ROCE (Return on capital employed), räntabilitet på sysselsatt kapital, är ett nyckeltal som används i finanssektorn för utvärdering och vid redovisning. Med detta kan man visa avkastningen som ett företag får på sina tillgångar och vilka förluster som uppstår på grund av företagets skulder.

⁽³⁵⁾ Som Tyskland förklarar avsågs här med "München" egentligen "München i kombination med Wackersdorf".

- (82) De tidigare nämnda handlingarna rör uteslutande investeringarna som gjorts i modellen i3. Beslutet att tillverka modellen i8 på samma anläggningar som modellen i3 fattades först 2011. Tyskland anmälde avseende tillverkningen av i8 varken ytterligare stödberättigande kostnader eller ett ytterligare stöd, och lämnade inte heller in dokument om beslutsprocessen rörande platsen för investeringarna för i8.
- (83) Som framgår av de inlämnade handlingarna gjordes en jämförelse av de olika platserna utifrån en mängd kvantitativa och kvalitativa faktorer, till exempel investeringskostnader⁽³⁶⁾, närhet till anläggningar där plast och kolfiberförstärkt plast tillverkas, möjlighet att undvika nyetableringar, förståelsesvårigheter, bristande skydd av expertkunskaper, avstånd mellan utvecklingscenter och logistikanläggning. Vid ett första urval valdes [...] (37), Förenta staterna/Kanada, Mexiko och Kina bort efter en sammantagen granskning av de nämnda faktorerna och valmöjligheterna begränsades till Leipzig och München.
- (84) Nyetablering skulle inte krävas i München eller Leipzig; investeringar på dessa platser skulle vara fria från förståelseproblem, det råder ingen risk för bristande skydd av expertis, inte heller skulle man behöva räkna med logistiska problem eller med ett för stort avstånd till BMW Groups utvecklingscenter i München. De lägsta investeringskostnaderna skulle uppstå vid placering i München som även ligger närmast BMW Groups utvecklingscenter. Leipzig har däremot den fördelen att det finns stora möjligheter till kapacitetsutbyggnad som skulle göra det möjligt för stödmottagaren att snabbt utöka tillverkningen till [50 000–90 000] elbilar per år utan nämnvärda ytterligare kostnader.
- (85) Enligt Tysklands redogörelse utgick beräkningarna för val av lokalisering från en årlig produktionsvolym på [10 000–50 000] personbilar och på grundval av en vägd genomsnittlig kapitalkostnad på 12 % som diskonteringsfaktor, och att produktrelaterade investeringskostnader, bygginvesteringskostnader, planerings- och startkostnader, produktionskostnader, försörjningskostnader, fasta kostnader och så kallade inbound-/outbound-kostnader (logistikkostnader och tullavgifter för internationell frakt) ingår i beräkningarna. De nämnda beräkningarna är från december 2009 och visar att en placering i München utan stöd skulle ha medfört 17 miljoner euro lägre kostnader än den i Leipzig.
- (86) Mot bakgrund av strategiska övervägningar nämnde Tyskland fördelar med avseende på stödmottagarens försörjningsstrategi, utan att precisera detta. Ingen av de fördelar som anförts för Leipzig respektive München uttrycktes i ett penningbelopp.

Det statliga stödets roll

- (87) Tyskland menar att stödet har haft en avgörande betydelse för valet av plats. Mot bakgrund av kostnadsdivergensen mellan de båda platserna skulle investeringen annars inte ha skett i Leipzig. Tyskland anser att det vara bevisat att stödet var ett incitament för att göra investeringen i Leipzig.
- (88) I beräkningarna av de egentliga investeringskostnaderna ingår inget statligt stöd. Tyskland betonar ändå att beaktandet av eventuella stödmedel spelade en central roll i beslutsprocessen⁽³⁸⁾, och framhåller att BMW AG:s direktion på grund av det förväntade statliga stödet på 50 miljoner euro har beslutat att förlägga investeringsprojektet till Leipzig. I två tabeller i en bilaga till det sammanfattande dokument som lagts fram inför BMW AG:s direktion för lokaliseringsbeslutet, listas mycket riktigt de olika stödbelopp och stödnivåer som skulle bli tillgängliga för de olika platserna, även i [...]. Slutligen framgår det otvetydigt av direktionsdokumentet, att nivån på de statliga stöd som skulle bli tillgängliga i [...], Mexiko, Förenta staterna och Kina vore för låg för att kompensera för de nackdelar som skulle uppstå för stödmottagaren om investeringsprojektet skulle genomföras på dessa platser.

⁽³⁶⁾ Ur ett diagram som diskuterades under det informella [...]samtal framgår att följande ytterligare investeringskostnader för de olika platserna bedömdes i jämförelse med Leipzig: Kanada: +[20–120] miljoner euro, [...]: +[40–150] miljoner euro, Förenta staterna: +[40–150] miljoner euro.

⁽³⁷⁾ Platsen i [...] var vid sidan av Leipzig den enda plats som ligger i en stödberättigad region och uteslöts på grund av att det skulle krävas en nyetablering, att förståelse- och översättningsproblem var att vänta, samt på grund av avståndet till företagets utvecklingscenter och nackdelar rörande logistik.

⁽³⁸⁾ Se punkt 81 i skrivelsen av den 5 april 2012.

4.1.3.4 Proportionalitet

- (89) Enligt punkt 32 meddelandet om ingående bedömning av stora investeringsprojekt ska stödet i scenario 1 i allmänhet anses vara proportionerligt om räntabiliteten, på grund av stödet, ligger i linje med den normala avkastning som företaget använder i andra investeringsprojekt, med företagets kapitalkostnader som helhet eller med en avkastning som är vanligt förekommande i den berörda branschen.
- (90) Tyskland medger att stödbeloppet inte på långa vägar räcker till för att uppnå den avkastning som vanligtvis är målet för stödmottagarens andra investeringsprojekt, men menar åter att andra övervägningar av strategisk karaktär (se skäl 79 och 84) ligger bakom beslutet.
- (91) Oaktat ordalydelsen i punkt 33 i meddelandet om ingående bedömning av stora investeringsprojekt, enligt vilken stödet i scenario 2, för ett lokaliseringssincitament i allmänhet kommer att anses vara proportionerligt om det motsvarar skillnaden mellan nettokostnaderna för det stödmottagande företaget att investera i den stödberättigande regionen och nettokostnaderna för att investera i alternativa regioner, anser Tyskland att det stödbelopp på totalt omkring 50 miljoner euro som anmäldes 2009 är i enlighet med principen om proportionalitet. Tyskland anser i själva verket att kommissionen vid bedömningen av huruvida skillnaden mellan investeringens nettokostnader för Leipzig resp. München uppfyller bestämmelserna i meddelandet om ingående bedömning av stora investeringsprojekt gällande åtgärdens proportionalitet, inte ska ta hänsyn till Leipzigs kostnadsnackdel på 17 miljoner euro jämfört med München, som BMW AG:s direktions fastställde i december 2009, utan att den bör fatta sitt beslut på grundval av de konkreta investeringskostnader som uppkom för stödmottagaren vid genomförandet av investeringsprojektet, dvs. efter att den ursprungliga investeringen hade slutförts⁽³⁹⁾.
- (92) Tyskland menar att en åtgärds proportionalitet inte måste bevisas med stöd i samma dokumentation som stimulanseffekten. Man anför punkt 35 i meddelandet om ingående bedömning av stora investeringsprojekt enligt vilken medlemsstaten "bör kunna påvisa proportionaliteten på grundval av lämpliga handlingar, som de som nämns i punkt 26" (vår kursivering).
- (93) Tyskland hänvisar vidare till samrådsdokumentet "Gemensamma principer för ekonomisk bedömning av huruvida statligt stöd är förenligt enligt artikel 87.3" som offentliggjordes av generaldirektoratet för konkurrens för ett par år sedan. Tyskland använder detta samrådsdokument för att underbygga sina argument för att bedömningen av ett stöds proportionalitet – till skillnad från bedömningen av stimulanseffekten, där den centrala frågan är huruvida stödet har påverkat stödmottagarens beteende – måste ske på grundval av en ingående värdering av stödets konsekvenser för konkurrensen och därför ska fokusera på huruvida stödbeloppet överstiger det minimum som krävs⁽⁴⁰⁾.
- (94) För att underbygga sin bevisföring hänvisar Tyskland även till punkt 107 i domstolens dom i mål T-396/08 – *Sachsen mot kommissionen*. Enligt Tyskland fastställs där följande: "Inom ramen för bedömningen av proportionalitet ska alla faktorer som är användbara för värderingen av fallet tas med⁽⁴¹⁾." Därutöver åberopar sig Tyskland även på det nämnda målet för att styrka sin argumentation för att det står kommissionen fritt att inom ramen för bedömningen av stödets förenlighet med den inre marknaden anföra alla konkreta och faktiska omständigheter gällande stödmottagaren som är av vikt⁽⁴²⁾. Tyskland menar att kommissionen för bedömningen av stödets proportionalitet kan använda en uppdaterad version av handlingarna, utifrån vilka stimulanseffekten har bevisats.

⁽³⁹⁾ De relevanta detaljerna finns i skäl 102 nedan.

⁽⁴⁰⁾ Tyskland anger inte vilka konkreta textavsnitt i samrådsdokumentet som man åberopar sig på. Dokumentet finns tillgängligt via följande länk: http://ec.europa.eu/competition/state_aid/reform/economic_assessment_sv.pdf

⁽⁴¹⁾ Domstolens dom av den 8 juli 2010, *Sachsen och Sachsen-Anhalt mot kommissionen*, T-396/08, punkt 107. I punkt 107 i domen anför rättspraxis, enligt vilken 'kommissionen när den prövar om ett statligt stöd är förenligt med den gemensamma marknaden [ska] beakta alla relevanta faktorer'.

⁽⁴²⁾ Enligt punkt 108 i domen i mål T-396/08, *Sachsen och Sachsen-Anhalt mot kommissionen*, "[borde] kommissionen inom ramen för bedömningen av det aktuella stödets förenlighet [...] beakta de konkreta faktiska förhållanden som rör stödmottagaren". Kommissionen är osäker på om Tyskland menar att den *kan* eller *måste* beakta alla omständigheter som den anser vara relevanta i ett förfarande. Vidare rör domen ett fall där medlemsstaten anmärker på att kommissionen inte borde ha granskat vissa omständigheter vid bedömningen av stödets förenlighet i fallet i fråga.

- (95) Tyskland menar även att meddelandet om ingående bedömning av stora investeringsprojekt inte innehåller några bestämmelser som föreskriver en konkret tidpunkt vid vilken proportionaliteten ska vara bevisad, och företräder uppfattningen att bedömningen av ett stöds proportionalitet inte är bunden till stödmottagarens ändrade beteende vid den tidpunkt då lokaliseringsbeslutet fattades.
- (96) Till skillnad från principen vid prövningen av stimulans effekten, är det avgörande kriteriet inte heller huruvida en handling redan förelåg vid tidpunkten för beslutet om investeringsplats, utan kriteriet är enligt punkt 35 i meddelandet om ingående bedömning av stora investeringsprojekt att det rör sig om en "lämplig" handling för bedömningen av åtgärdens proportionalitet.
- (97) Tyskland menar att man, för att bevisa stimulans effekten, inte behöver anföra en handling som redan har använts också som underlag för bedömningen av proportionaliteten, i synnerhet som möjliga förändringar av den ekonomiska situationen ska beaktas, och då framför allt omständigheten att ytterligare investeringsbeslut (tillverkning av modellen i8) har fattats sedan det ursprungliga beslutet om val av plats.
- (98) Därför menar Tyskland att handlingar av senare datum bör anföras. Detta enligt rättspraxis och för att säkerställa att stödets proportionalitet bedöms på ett ekonomiskt lämpligt sätt. Ett sådant tillvägagångssätt skulle även stämma överens med praxis på andra områden, t.ex. vid efterhandskontroll av stöd.
- (99) Genom nya uppgifter om det stödmottagande företaget och aktuellare marknadsdata kan den faktiska nettokostnadsnackdelen med en placering i Leipzig anges med större precision.
- (100) Tyskland anser att direktionens dokument, som anger en kostnadsdifferens mellan de båda platserna på 17 miljoner euro, inte innehåller tillräckliga uppgifter för en bedömning av stödets proportionalitet, eftersom det till exempel inte inkluderar någon kostnads-/nyttoanalys enligt rambestämmelserna för statsstöd inom motorfordonsindustrin⁽⁴³⁾ från 1997. Direktionens dokument omfattar endast selektiva uppgifter som vilar på vissa hypoteser och siffror rörande åtgärdens kostnader och nytta. För att bedöma stödets proportionalitet på grundval av den reella kostnadsdivergensen för de båda platserna, måste andra hypoteser och siffror för kostnads-/nyttoförhållandet användas.
- (101) Tyskland menar därför att ytterligare kostnader på 29 miljoner euro, som beräknats fram till september 2012, bör läggas till det belopp på 17 miljoner euro som i december 2009 togs upp som ytterligare kostnader för en placering i Leipzig.
- (102) Tyskland inkom med en skrivelse i september 2012, i vilken de nämnda ytterligare kostnadsnackdelarna listas⁽⁴⁴⁾ (utan de ytterligare kostnader som skulle som skulle uppstå på båda platserna):
- Utbyggnad av monteringshallen för modellen i3 så att även montering av modellen i8 kan ske där: [...] miljoner euro
 - Utbyggnad av en hall för konstruktionen av karossen för i3 och i8 (dvs. för tillverkning av komplexare karosskomponenter): [...] miljoner euro
 - I ett senare skede av produktutvecklingen blev det nödvändigt att omfördela de värdeskapande aktiviteterna mellan de båda platserna, vilket medförde en utbyggnad av monteringshallen: [...] miljoner euro
 - De [...] skulle ursprungligen ha tillhandahållits av en underleverantör, men tillverkas nu av BMW AG i en byggnad som inte ingick i den ursprungliga planeringen. München hade kunnat förses med leveranser från stödmottagarens närliggande fabrik i Landshut: Kostnader för den nya byggnaden: [...] miljoner euro

⁽⁴³⁾ EGT C 279, 15.9.1997, s. 1.

⁽⁴⁴⁾ I synnerhet framhåller Tyskland att golvytan på de befintliga anläggningarna i München är tillräckligt stor och att utbyggnader inte alls eller bara i liten utsträckning skulle krävas.

- e) På grund av den ytterligare produktionen har ytterligare investeringar i icke-serie-logistik⁽⁴⁵⁾ blivit nödvändiga (brandsläckningsanläggning, brandbilar, avfallshanteringsanläggning osv.). I München skulle dessa investeringar ha varit mindre omfattande på grund av de befintliga, större anläggningarna: [...] miljoner euro
- f) För de vidareutvecklade produkterna krävdes en mer komplicerad kvalitetssäkringsprocess än planerat, varigenom ytterligare investeringar i utrustning för kvalitetskontroll fordrades, utrustning som redan finns tillgänglig i München: [...] miljoner euro
- g) Slutligen medför införandet av en ny logistikstrategi på alla stödmottagarens fabriker i Leipzig högre kostnader än i München: [...] miljoner euro

4.1.3.5 Negativa effekter

- (103) Rörande stödets potentiella negativa effekter på den relevanta produktmarknaden begränsar Tyskland sin redogörelse till de effekter som kan uppstå utifrån scenario 2. Tyskland framhäver att stödet enligt punkt 40 i meddelandet om ingående bedömning av stora investeringsprojekt inte har någon påverkan på konkurrensen om investeringen hade gjorts även utan stödet och stödet är proportionerligt; i synnerhet skulle varje ökning av stödmottagarens marknadsinflytande ske även utan stödet. Vidare befinner sig marknaden mot bakgrund av de politiska strategierna för främjande av eldrivna fordon inte i nedgång och stödet skulle inte bidra till att upprätthålla ineffektiva marknadsstrukturer. Tyskland anser att denna bedömning underbyggs av omständigheten att det inte inkommit några synpunkter från konkurrenter.
- (104) Dessutom framhäver Tyskland att det är osannolikt att stödmottagarens konkurrenter på grund av dennas behov av kolfiber skulle nekas tillgång till utbudet av kolfiber, eftersom det finns åtskilliga leverantörer på marknaden och oberoende analytiker menar att man kan utgå från att såväl efterfrågan som utbudet kommer att öka, varvid utbudet i framtiden kommer att vara minst så stort som efterfrågan. Av dessa skäl förfogar stödmottagaren inte över något marknadsinflytande på denna anskaffningsmarknad.
- (105) Den enda tillfälliga fördel som stödmottagaren möjligtvis kan få på marknaden ligger i expertis som den skulle få [...]. Mot bakgrund av de många marknadsaktörerna i [...] kvarstår dock alltid möjligheten av ett marknadstillträde eller samarbete.

5. BEDÖMNING AV STÖDET

5.1 Förekomst av stöd

- (106) För att en åtgärd ska anses vara ett statligt stöd måste följande kriterier vara uppfyllda: i) Åtgärden är stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel; ii) företaget måste få en ekonomisk fördel av den; iii) fördelen måste vara selektiv, och iv) åtgärden snedvrider eller hotar att snedvrider konkurrensen och påverkar handeln mellan medlemsstaterna.
- (107) Det finansiella stödet ges av tyska myndigheter i form av ett investeringsbidrag. Stödet kan således anses utgöra ett stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.
- (108) Eftersom stödet bara beviljas till ett företag, BMW AG, rör det sig om en selektiv åtgärd.
- (109) Åtgärden avlastar företaget från kostnader som det under normala marknadsförhållanden skulle ha burit självt vid uppförandet av produktionsanläggningen och ger det därmed en ekonomisk fördel gentemot dess konkurrenter.
- (110) Stödet beviljas av de tyska myndigheterna för ett investeringsprojekt för tillverkning av personbilar med el- och hybriddrift. Eftersom sådana bilar handlas mellan medlemsstaterna kan åtgärden påverka handeln mellan medlemsstaterna.

⁽⁴⁵⁾ På tyska "Nicht-Serien-Logistik".

- (111) Den ekonomiska fördelen som BMW AG får gentemot sina konkurrenter vid tillverkningen av varor som handlas inom EU kan snedvrída eller hota att snedvrída konkurrensen.
- (112) Av dessa skäl fastställer kommissionen att den anmälda åtgärden utgör ett statligt stöd till BMW AG enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget.

5.2 Stödets laglighet

- (113) Med anmälan av den planerade stödåtgärden före dess genomförande har Tyskland uppfyllt sina åligganden enligt artikel 108.3 i EUF-fördraget och kravet på individuell anmälan enligt artikel 6.2 i allmänna gruppundantagsförordningen.

5.3 Rättslig grund för bedömningen

- (114) Eftersom den nationella rättsliga grunden för beviljande av stödet, *Investitionszulagengesetz* (lagen om investeringsstöd, med förbehåll för kommissionens godkännande) ger stödmottagaren ett rättsanspråk rörande kostnaderna som uppstått före den 1 januari 2014, kan stödet anses vara godkänt⁽⁴⁶⁾ före juli 2014. Eftersom stödet därutöver har till syfte att främja den regionala utvecklingen ligger riktlinjerna för regionalstöd, och i synnerhet avsnitt 4.3 som rör stora investeringsprojekt, och meddelandet om ingående bedömning av stora investeringsprojekt till grund för bedömningen av stödets förenlighet med den inre marknaden.

5.4 Uppfyllande av standardkriterierna för förenlighet i riktlinjerna för regionalstöd

- (115) Som kommissionen konstaterar i sitt beslut om att inleda förfarandet är det anmälda investeringsstödet till BMW AG i enlighet med de allmänna kriterierna för tillåtet stöd i riktlinjerna för regionalstöd. Det uppfyller det formella kravet på en stimulansseffekt, stödmottagaren befinner sig inte i svårigheter, stödet beviljas för en nyinvestering i form av diversifieringen av en verksamhetsplats produktion genom nya produkter, de stödberättigande kostnaderna har definierats i enlighet med de relevanta bestämmelserna, stödmottagaren bidrar själv med en summa motsvarande minst 25 % av de stödberättigande kostnaderna och har åtagit sig att upprätthålla investeringen i regionen i minst fem år. Vidare ligger det diskonterade totalbeloppet för stödet inte över det högsta stödbelopp som medges av justeringsmekanismen enligt punkt 67 i riktlinjerna för regionalstöd.

5.5 Tillämpligheten hos fotnot 65 i riktlinjerna för regionalstöd

- (116) Enligt fotnot 65 i riktlinjerna för regionalstöd måste bedömningarna enligt punkt 68 a och b i riktlinjerna inte genomföras om en medlemsstat kan bevisa att stödmottagaren skapar en ny produktmarknad, och stödet godkänns då upp till nivån av det justerade beloppet enligt punkt 67 i riktlinjerna.
- (117) Syftet med fotnot 65 ligger i ett erkännande av att det inte är meningsfullt att genomföra bedömningarna enligt punkt 68 a och b i riktlinjerna för regionalstöd i de fall där det skapas en ny produktmarknad, eftersom det ännu inte finns någon referensmarknad före slutförandet av investeringen. Det företag som skapar den nya produktmarknaden kommer att ha en mycket stor andel av denna marknad, med all sannolikhet till och med 100 %. Bedömningen enligt punkt 68 b i riktlinjerna, varmed kapacitetsökningen på en underpresterande marknad mäts, kunde inte genomföras eftersom det saknas data om tillväxttakt för den femåriga referensperioden.
- (118) Kommissionen fastställer att även om BMW AG var den första elbilstillverkaren som formellt ansökte om beviljande av regionalstöd, har vissa konkurrenter före BMW AG påbörjat produktionen av sådana bilar och att också andra konkurrenter sannolikt kommer att påbörja produktion snart.
- (119) Tyskland tillstår att det redan finns vissa biltillverkare som producerar elbilar och att ytterligare tillverkare kommer att ge sig in på marknaden till 2013/2014. Tyskland menar dock att fotnot 65 i riktlinjerna för regionalstöd bör kunna tillämpas analogt, om den inte är omedelbart tillämplig på detta stödärende.

⁽⁴⁶⁾ Enligt punkt 20 d i riktlinjerna för statligt regionalstöd 2014–2020 (EUT C 209, 23.7.2013, s. 1).

- (120) De skäl som Tyskland anför för en tillämpning av fotnot 65 i riktlinjerna för regionalstöd är inte tillräckligt övertygande för att rättfärdiga att bedömningarna enligt punkt 68 i riktlinjerna inte genomförs. Fotnot 65 i riktlinjerna gäller när stödmottagaren skapar en ny produktmarknad. Att tillverka en innovativ produkt medför dock inte automatiskt att en ny produktmarknad uppstår.
- (121) Om produkter från andra företag konkurrerar med den nya, innovativa modellen från stödmottagaren (dvs. BMW AG) på marknaden, vilket är fallet i föreliggande ärende, utgörs den relevanta produktmarknaden inte enbart av stödmottagarens innovativa produkt. De produkter som erbjuds av konkurrenterna måste också beaktas. Kunde fotnot 65 i riktlinjerna för regionalstöd utvidgas till att omfatta det aktuella stödet till BMW AG, skulle på denna grundval även konkurrenterna som erbjuder elbilar på marknaden behöva beviljas regionalstöd. Av dessa skäl fastställde kommissionen att fotnot 65 i riktlinjerna för regionalstöd inte är tillämplig i detta fall och att bedömningarna enligt punkt 68 a och b i riktlinjerna ska genomföras.

5.6 Tillämpning av bedömning av marknadsandel och kapacitetsökning enligt punkt 68 a och b i riktlinjerna för regionalstöd

- (122) Kommissionen måste fatta beslut om huruvida det, mot bakgrund av de synpunkter som inkommit på beslutet om att inleda förfarandet, utan något tvivel kan uteslutas att tröskelvärdet för bedömningen enligt punkt 68 a i riktlinjerna för regionalstöd överskrids, och att det därför inte är nödvändigt att företa en ingående rättslig bedömning i samband med det formella granskningsförfarandet. Som kommissionen redan påvisat i skälen 93–99 i sitt beslut om att inleda förfarandet är bedömningen enligt punkt 68 b i riktlinjerna för regionalstöd inte relevant i det aktuella fallet, eftersom elbilsmarknaden är en växande marknad och produktionskapaciteterna för modellerna i3 och i8 inte utgör något problem.
- (123) Bedömningen enligt punkt 68 a i riktlinjerna för regionalstöd leder till en ingående bedömning om kommissionen utifrån den information som den har tillgång till kan fastställa att stödmottagarens marknadsandel är över 25 % på den relevanta produktmarknaden och den relevanta geografiska marknaden. Om den relevanta produktmarknaden och den relevanta geografiska marknaden inte kan avgränsas på ett övertygande sätt, utförs en ingående bedömning av huruvida stödmottagare har en marknadsandel som överstiger 25 % på minst en trolig relevant marknad som kan komma att påverkas av stödet. Kommissionen understryker emellertid att beslutet om att genomföra den ingående bedömningen inte föregriper bedömningen av stödåtgärdens förenlighet med den inre marknaden.

5.6.1 Marknadsdefinition och marknadsandelar

5.6.1.1 Relevant produktmarknad

Hör konventionella personbilar och elbilar till samma produktmarknad?

- (124) Tyskland menade inom ramen för den preliminära granskningen att elbilar hör till den konventionella personbilsmarknaden och att modellen i3 (en ren elbil) hör hemma i det konventionella C- resp. D-segmentet eller i ett kombinerat C/D-segment, och att modellen i8 (en hybridbil) ska inordnas i F-segmentet enligt IHS Global Insights klassificering.
- (125) I sitt beslut om att inleda förfarandet förklarade kommissionen att den mot bakgrund av bristande utbytbarhet på utbudssidan och begränsad utbytbarhet på efterfrågesidan inte kunde avgöra om elbilar utgör en självständig produktmarknad eller om de, oavsett drivteknik, ska räknas till den konventionella personbilsmarknaden. Vidare har kommissionen i det fall elbilarna skulle anses utgöra en separat marknad inte kunnat fastställa om denna kan indelas i ytterligare segment, och om den konventionella personbilsmarknadens segmentering i så fall kan tillämpas på den självständiga elbilsmarknaden. Slutligen kunde kommissionen inte definitivt avgöra om modellen i3 skulle inordnas i C-segmentet, D-segmentet eller i ett kombinerat C/D-segment, och inte heller om modellen i8 skulle inordnas i F-segmentet.
- (126) Som framgår av skälen 43 till 45 menade Tyskland i sina synpunkter att elbilar i framtiden skulle komma att konkurrera med konventionella personbilar och ses som utbytbara av konsumenten, vilket redan är fallet för hybridbilar. Vidare ansåg Tyskland att modellerna i3 och i8 trots räckviddsproblematiken är utbytbara mot konventionella personbilar, eftersom det allmänna syftet för såväl elbilar som konventionella bilar är persontransport och prisskillnaden mellan elbilar och jämförbara konventionella personbilar skulle kunna minskas genom konsumentsubventioner.

- (127) Kommissionen fastställer att inga berörda parter har inkommit med synpunkter på den allmänna frågeställningen om huruvida den konventionella personbilsmarknaden är att betrakta som den relevanta produktmarknaden för el- och hybridbilar. Eftersom kommissionen inte har tillräcklig information för att avgöra om alla olika slags el- och hybridbilar generellt ska anses tillhöra den konventionella personbilsmarknaden, beslutar kommissionen att lämna frågan öppen huruvida el- och hybridbilar hör till den allmänna personbilsmarknaden eller ej.

Kan den konventionella personbilsmarknadens C- eller D-segment resp. den konventionella personbilsmarknadens E2- eller F-segment betraktas som de relevanta produktmarknaderna i detta fall?

- (128) Som framgår av skäl 123 genomförs den ingående bedömningen för varje berörd modell om marknadsandelen överskrider tröskelvärde 25 % på minst en av de troliga marknaderna. Därför räcker det med att kommissionen prövar om modellen i3 utan tvivel kan inordnas i antingen C- eller D-segmentet på den konventionella personbilsmarknaden, utan att befatta sig med frågan om huruvida modellen i8 hör till E2- eller F-segmentet. Därför beslutar kommissionen att begränsa bedömningen till frågan om huruvida modellen i3 hör till den konventionella personbilsmarknadens C- eller D-segment.
- (129) Kommissionen kan inte undanröja de tvivel som den yttrades i sitt beslut om att inleda förfarandet gällande frågan om den konventionella personbilsmarknaden (C- eller D-segmentet) ska betraktas som den enda relevanta produktmarknaden för modellen i3. För det första inkom under förfarandet inga synpunkter från berörda parter. För det andra är en segmentering utifrån de traditionella indelningskriterierna problematisk, vilket Tyskland medger (se skäl 55), eftersom det i ett visst segment råder diskrepans mellan elbilar och konventionella bilar med avseende på priset och fordonets längd.
- (130) Vidare lämnades det inte in någon information som kunde undanröja kommissionens tvivel huruvida modellen i3 i tillräckligt hög grad är utbyttbar mot en konventionell bil på efterfrågesidan⁽⁴⁷⁾. I den relevanta litteraturen⁽⁴⁸⁾ tycks det råda konsensus om att skillnaderna i räckvidd (alltså möjligheten att köra sträckor utan att fylla på bränsle eller ladda batteriet), laddningstiden, laddningsstationernas tillgänglighet och elbilarnas batterilivslängd är avgörande kriterier. Till exempel måste modellen i3 laddas redan efter en körsträcka på 150 kilometer. Kommissionen har därför utifrån den information den haft tillgång till inte kunnat sluta sig till att det råder en tillräckligt hög grad av utbyttbarhet på efterfrågesidan mellan modellen i3 och konventionella personbilsmodeller i C- och D-segmenten för att se dem som tillhörande samma produktmarknad.
- (131) Därutöver bestrids det inte att det inte föreligger någon utbyttbarhet på utbudssidan⁽⁴⁹⁾ mellan den elbil som behandlas i förfarandet (modellen i3) och konventionella personbilar, eftersom det inte går att tillverka karosser av kolfiberförstärkt plast på produktionsanläggningar som är avsedda för konventionella bilar.

⁽⁴⁷⁾ Utbyttbarhet på efterfrågesidan föreligger om konsumenten betraktar två produkter som utbytbara med avseende på deras utmärkande egenskaper, pris och användningsområde.

⁽⁴⁸⁾ Se t.ex. "Impacts of Electric Vehicles Deliverable 1 – An overview of Electric Vehicles on the market and in development", Delft-rapport, april 2011, s. 30 (http://www.cedelft.eu/publicatie/impact_of_electric_vehicles/1153). I denna rapport påpekas att elbilar nästan alltid får sämre resultat än bilar med förbränningsmotor på de kritiska områdena för den framtida marknadspenetrationen. I synnerhet är elbilarnas räckvidd kortare, samtidigt som priset är högre; därmed har elbilar sämre förutsättningar på två avgörande punkter inför köp. Se även "Elektromobilität – Sinkende Kosten sind conditio sine qua non", en studie från Deutsche Bank Research av den 12 september 2011, s. 7, där man påpekar att användningsområdet för renodlade elbilar är inskränkt till korta och medellånga sträckor på grund av begränsningarna hos de befintliga batterierna på marknaden, då ett batteri som skulle kunna lagra tillräckligt med energi för längre sträckor skulle bli för tungt för bilen. I studien förklaras även att det kommer att dröja tio till femton år innan den teknik (dvs. post-litiumjonteknik) har utvecklats, som krävs för att renodlade elbilar ska kunna konkurrera med konventionella bilar.

⁽⁴⁹⁾ Utbyttbarhet på utbudssidan råder mellan två varor om produktionsanläggningarna för tillverkning av den ena produkten tillräckligt enkelt kan omställas så att även den andra produkten kan tillverkas utan större ytterligare kostnader.

- (132) Ovanstående skäl har inte övertygat kommissionen om att modellen i3 kan inordnas i den konventionella bilmarknadens C- eller D-segment.

Är det kombinerade elbilssegmentet C/D den relevanta produktmarknaden för modellen i3?

- (133) Inom ramen för den preliminära granskningen framhöll Tyskland att man i stället för enskilda elbilssegment bör betrakta ett kombinerat elbilssegment C/D som den relevanta produktmarknaden⁽⁵⁰⁾. I sitt beslut om att inleda förfarandet yppade kommissionen tvivel om lämpligheten i ett sådant kombinerat segment⁽⁵¹⁾, medan det inte inkom några synpunkter från berörda parter i samband med det formella granskningsförfarandet.
- (134) I detta sammanhang fastställer kommissionen att troliga produktmarknader ska innefatta den lägsta nivån för vilken statistikdata är tillgängliga; i det aktuella fallet är detta elbilsmarknaden indelad enligt de konventionella segmenten. Därför utesluter kommissionen i enlighet med vedertagen praxis att det kombinerade elbilssegmentet C/D skulle utgöra den lägsta nivån av den relevanta produktmarknaden⁽⁵²⁾. Om bedömningen enligt punkt 68 a i riktlinjerna för regionalstöd enbart skulle tillämpas på kombinerade segment, skulle den ingående bedömningen kunna bortfalla om en stödmottagare innehar en dominerande ställning i ett enda relevant segment, eftersom dennas marknadsandel i de andra relevanta segmenten som kombineras med det förstnämnda vore lägre. Kommissionen kan därför inte utan tvivel utesluta att ett av de båda enskilda segmenten C och D av elbilsmarknaden är att betrakta som den relevanta produktmarknaden för modellen i3.

5.6.1.2 Den relevanta geografiska marknaden för elbilar

- (135) För genomförandet av bedömningen enligt punkt 68 a i riktlinjerna för regionalstöd måste kommissionen definiera den relevanta geografiska marknaden för vilken marknadsandelen ska analyseras. I sitt beslut om att inleda förfarandet betvivlade kommissionen att den geografiska marknaden i fråga sträcker sig utanför EES.
- (136) Tyskland menar att den relevanta geografiska marknaden för elbilar ska definieras som världsmarknaden, särskilt som Kina, Japan och Förenta staterna (liksom ett par medlemsstater i EU) vilka tillhandahåller betydande statliga subventioner för sådana bilar, står för en stor andel av den globala marknaden. Dessutom menar man att handelsflödena kommer att utveckla sig i alla riktningar och att ramvillkoren för den globala handeln med elbilar antingen är identiska med dem för konventionella bilar eller förmånligare.
- (137) Enligt kommissionens tillkännagivande om definitionen av relevant marknad i gemenskapslagstiftningen består "[s]älva arbetet med att definiera marknaden [...] huvudsakligen i att identifiera vilka alternativa försörjningskällor de berörda företagens kunder i praktiken har, både vad gäller produkter eller tjänster och leverantörernas geografiska belägenhet"⁽⁵³⁾. I detta tillkännagivande fastställs därutöver att även ytterligare faktorer kan granskas i samband med definitionen, t.ex. kraven på lokal närvaro, villkoren för tillgång till distributionskanalerna, föreskrifter som innebär hinder, prisregleringar, tullar, kvoter osv.⁽⁵⁴⁾. Slutligen kan även handelsflöden ge ytterligare användbar information om utbud och efterfrågan⁽⁵⁵⁾.
- (138) I Tysklands argumentation för att världsmarknaden ska definieras som den relevanta geografiska marknaden för elbilar saknas utförlig information om de faktorer som beskrivs i tillkännagivandet.

⁽⁵⁰⁾ Se skälen 74 och 75 i beslutet om att inleda förfarandet och skäl 34 i detta beslut.

⁽⁵¹⁾ Ibid.

⁽⁵²⁾ Detta allmänna synsätt blir inte mindre giltigt för att segmenteringen för elbilar ännu inte är så utvecklad som för konventionella personbilar, och att det därför är svårare att avgöra hur dessa segment är avgränsade från varandra eller kan avgränsas.

⁽⁵³⁾ Se punkt 13 i kommissionens tillkännagivande om definitionen av relevant marknad i gemenskapens konkurrenslagstiftning (EGT C 372, 9.12.1997, s. 5).

⁽⁵⁴⁾ Ibid., punkt 30.

⁽⁵⁵⁾ Ibid., punkt 31.

- (139) Att bara hävda att handeln kommer att utvecklas i alla riktningar utgör inget bevis för att det finns en relevant geografisk marknad som sträcker sig utanför EES. Det må visserligen finnas ett varuutbyte mellan EES och andra regioner i världen, men detta innebär inte att marknaderna är integrerade i den meningen att marknadsvillkoren i den ena regionen (t.ex. priserna) påverkar marknadsvillkoren i den andra. Sammantaget finner kommissionen inte något skäl att avvika från sin vedertagna praxis gällande statligt stöd och fastställa att den relevanta geografiska marknaden är världsmarknaden, eller åtminstone en marknad som sträcker sig utanför EES. På grundval av den inlämnade informationen anser sig kommissionen inte utan tvivel kunna utesluta att EES utgör den relevanta geografiska marknaden för elbilar (eller hybridbilar).
- (140) Slutligen ligger stödmottagarens marknadsandel t.ex. inom D-segmentet över tröskelvärdet 25 % också på den globala elbilsmarknaden, vilket framgår redan av skäl 36. För frågan om huruvida stödmottagarens marknadsandel på den relevanta marknaden (produktmarknaden och geografiska marknaden) överskrider 25 % har det därför ingen avgörande betydelse om det kan fastställas huruvida det finns en global marknad för elbilar eller ej.

5.6.1.3 Stödmottagarens marknadsandelar

Konventionella personbilsmarknaden

- (141) Marknadsandelen för BMW AG överskrider inte 25 % för något segment på den konventionella personbilsmarknaden, oavsett avgränsning av den relevanta geografiska marknaden.

Elbilsmarknaden

- (142) På grundval av den information som Tyskland lämnat in och studier från oberoende källor såsom Deutsche Bank förstår kommissionen Tysklands argumentation rörande stödmottagarens marknadsandel på marknaden för (rena) elbilar som helhet på följande sätt: På en elbilsmarknad utan segmentering skulle [...] av 150 000 bilar ([...] % återfinnas på stödmottagarens del, så att dennes marknadsandel preliminärt inte överskred 25 % – detta tröskelvärde skulle överskridas först om minst 37 500 av totalt 150 000 elbilar såldes.
- (143) I en skrivelse som lämnats in i ett tidigare skede av det formella granskningsförfarandet menar Tyskland, enligt en studie av Deutsche Bank från 2008, att ungefär 1 % av alla personbilar är elbilar, vilket motsvarar totalt 150 000 renodlade elbilar i hela EES 2015⁽⁵⁶⁾. Tyskland utgick även från denna siffra vid beräkningen av elbilarnas andel av de konventionella personbilssegmenten i samband med den preliminära granskningen⁽⁵⁷⁾. Enligt de förhandsberäkningar som gjordes på denna grundval skulle stödmottagarens marknadsandelar med all sannolikhet överskrida 25 % inom EES för B-, C-, D- och E2/F-segmenten under 2015⁽⁵⁸⁾.
- (144) I en skrivelse som lämnades in i ett senare skede av det formella granskningsförfarandet återopade sig Tyskland på två senare studier, European-Roadmap-studien och Delft-rapporten, som förklarades förutsäga ett betydligt större antal (för EU fem miljoner enheter fram till 2020) än tidigare studier⁽⁵⁹⁾.

⁽⁵⁶⁾ Se skäl 58.

⁽⁵⁷⁾ Se skäl 84 i beslutet om att inleda förfarandet.

⁽⁵⁸⁾ För B-segmentet beräknades [> 25] % ([...] bilar (som skulle säljas inom EES) delat med [...]), för C-segmentet [> 25] % ([...] delat med [...]), för D-segmentet [> 25] % ([...] delat med [...]) och för E2/F-segmentet [> 25] %. Se skälen 84 till 87 i beslutet om att inleda förfarandet.

⁽⁵⁹⁾ Se skäl 59.

- (145) Kommissionen betraktar inte de uppgifter som härleds ur dessa rapporter som tillräckliga bevis för Tysklands argumentation, och det av följande skäl:
- a) För det första rör prognosen i European-Roadmap-studien, enligt vilken fem miljoner elbilar skulle finnas på EU-marknaden till 2020, alla typer av bilar med en genuin elräckvidd på minst 50 km, t.ex. renodlade elbilar och laddhybridbilar. Rapporten innehåller ingen prognos för det antal renodlade elbilar som kunde användas som underlag för att beräkna stödmottagarens marknadsandel.
 - b) Vidare vilade beräkningarna som gav resultatet fem miljoner elbilar 2020 på det optimistiska antagandet att betydande tekniska genombrott skulle ske inom energilagringssystem, drivteknik, systemintegrationslösningar, nätinfrastuktur, säkerhetssystem och väginfrastuktur, så att elbilar skulle få en räckvidd liknande den som konventionella bilar har. Ett mindre optimistiskt scenario i European-Roadmap-studien, som tecknar bilden av en "evolutionär" utveckling av sådana faktorer utan större tekniska genombrott, förutspår en marknadsvolym på en miljon renodlade elbilar och hybridbilar till 2025 och endast 100 000 sådana bilar till 2016⁽⁶⁰⁾. Därför påverkar European-Roadmap-studien inte de siffror som ursprungligen presenterades, vilka hämtats från Deutsche Bank-studien och är relevanta för beräkningen av stödmottagarens andel på marknaden för renodlade elbilar.
- (146) I det utdrag från Delft-rapporten som Tyskland lämnat in och åberopar sig på saknas siffror för marknadsandelsprognoser. Det framgår därför inte varför Tyskland betraktar dessa sidor från den nämnda rapporten som relevanta för sin argumentation.
- (147) Kommissionen vill uppmärksamma på att de för närvarande tillgängliga prognoserna om elbilars marknadsställning når fram till mycket olika resultat. Bara i Delft-rapporten finns olika uppskattningar av antalet elbilar⁽⁶¹⁾ som förväntas finnas på marknaden 2015 och deras andel av bilmarknaden som helhet. Prognoserna står i direkt samband med olika scenarier⁽⁶²⁾. Så var, enligt en prognos utgående från det mest optimistiska scenariot där man räknar med genombrott inom eldrivna fordon, 30 000 nyregistrerade renodlade elbilar att förvänta i EU under 2015. Det mest pessimistiska scenariot utgår från att bara 10 000 nyregistrerade renodlade elbilar i EU under samma period, medan antalet nyregistrerade renodlade elbilar i EU enligt ett realistiskt scenario skulle uppgå till 20 000 under 2015⁽⁶³⁾. Enligt denna rapport kommer det 2015 att finnas 100 000 renodlade elbilar i EU-27⁽⁶⁴⁾.
- (148) Det bör noteras att oberoende prognoser visar att uppgiften 1 % som de renodlade elbilarnas andel av bilmarknaden, vilket är den nivå som anges i Deutsche Bank-studien, av allt att döma är för hög. I en rapport från 2014 med titeln "The xEV Industry insider Report"⁽⁶⁵⁾ anges det att renodlade elbilar 2020 kommer att utgöra endast 0,6 % av världsmarknaden. Det finns inga skäl att utgå från att andelen renodlade elbilar på bilmarknaden som helhet redan fem år tidigare, dvs. 2015, skulle utgöra 0,6 %.

⁽⁶⁰⁾ Se diagrammet på sida 21 i European-Roadmap-studien.

⁽⁶¹⁾ Delft-rapporten inordnar bilarna utifrån drivsätt i följande kategorier: konventionella, helt eldrivna, laddhybrider (Plug-in-Hybrid, PHEV) och elbilar med räckviddsökare.

⁽⁶²⁾ Så utgår t.ex. det mest realistiska scenariot från att de befintliga statliga subventionerna kommer att kvarstå, att varken ingångsparametrarna eller den förväntade utvecklingen av konventionella personbilar kommer att förändras i grunden och att runt 5 % av kunderna är intresserade av att köpa en elbil (inklusive laddhybrider). Det andra scenariot förutsätter ett genombrott i den konventionella personbilstekniken som leder till en avsevärd ökning av koldioxideffektiviteten och utgår från en avveckling av de statliga subventionerna samt en långsam minskning av batteripriserna. Scenario 3 utgår från ett genombrott i elbilssegmentet som gör att utvecklingen från 2015 drivs framåt av en snabb sänkning av batterikostnaderna.

⁽⁶³⁾ Se tabell 17 på s. 145 i studien "Impacts of Electric Vehicles – Deliverable 5", en konsekvensanalys av scenariot för marknadsacceptans och politiska konsekvenser.

⁽⁶⁴⁾ Se tabellerna 22 och 24 på s. 148 i studien "Impacts of Electric Vehicles – Deliverable 5", en konsekvensanalys av scenariot för marknadsacceptans och politiska konsekvenser.

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

- (149) Kommissionen konstaterar att inga av dessa prognoser anger en högre andel renodlade elbilar för 2015 än studien från Deutsche Bank, som legat till grund för beräkningen av stödmottagarens marknadsandelar. I ljuset av de olika prognoserna når kommissionen slutsatsen att man inte med ett minimum av säkerhet kan förutsäga elbilarnas framtida marknadsandel i EES (och globalt) för 2015 och senare.

5.6.1.4 Slutsats rörande bedömning av marknadsandel

- (150) Sammantaget utgör de uppgifter som Tyskland lämnat in, tillsammans med information från oberoende källor, inte något bevis för att stödmottagarens marknadsandel under 2015 inte kommer att överskrida 25 % på någon trolig relevant produktmarknad i EES och i D-segmentet globalt ⁽⁶⁶⁾. Denna slutsats grundar sig på en tillämpning av Deutsche Banks prognos, enligt vilken elbilar inom de olika marknadssegmenten kommer att utgöra en andel på 1 % av den totala bilförsäljningen. Därutöver kan man med stöd i andra oberoende källor, såsom förklaras i skäl 147, även komma fram till en andel som överskrider 25 % på en elbilsmarknad utan segmentering (utifrån prognoser på 10 000, 20 000 och 30 000 renodlade elbilar under 2015).
- (151) Av dessa skäl beslutar kommissionen att genomföra en ingående bedömning av stödet i enlighet med meddelandet om ingående bedömning av stora investeringsprojekt.

5.7 Tillämpligheten hos meddelandet om ingående bedömning av stora investeringsprojekt

- (152) Enligt punkt 68 i riktlinjerna för regionalstöd kommer kommissionen, om de förutsättningar som nämns där är uppfyllda, att godkänna regionalt investeringsstöd endast efter en noggrann kontroll, efter inledandet av förfarandet enligt artikel [108.2 i EUF-fördraget], av att stödet är nödvändigt för att skapa en stimulanseffekt på investeringen och att fördelarna med stödåtgärden uppväger den snedvridning av konkurrensen och påverkan på handeln mellan medlemsstater som blir följden. Den vägledning som återfinns i fotnot 63 i riktlinjerna för regionalstöd tillhandahålls i form av meddelandet om ingående bedömning av stora investeringsprojekt.
- (153) Rörande Tysklands argumentation om att det formella granskningsförfarandet bara ska befatta sig med att undanröja allvarliga tvivel och ska behandla de förenlighetskriterier som redan prövats på grundval av riktlinjerna för regionalstöd ⁽⁶⁷⁾, föranleds kommissionen att påpeka att de tillämpliga bestämmelserna för bedömning av anmälningspliktigt regionalstöd för stora investeringsprojekt är formulerade och utformade på så sätt att utfallet av bedömningen av stödmottagarens marknadsandel enligt punkt 68 a i riktlinjerna för regionalstöd får en avgörande betydelse. Om stödmottagarens marknadsandel på den relevanta produktmarknaden och den relevanta geografiska marknaden överskrider tröskelvärdet för bedömningen enligt punkt 68 a i riktlinjerna, kan man inte anta ett positivt resultat i avvägningstestet.
- (154) Tysklands förslag att godkänna stödet utan ingående bedömning, med förbehållet att det varje år lämnas in uppgifter som visar stödmottagarens marknadsandel ⁽⁶⁸⁾, är uppenbarligen inte genomförbart, eftersom detta kan omintetgöra möjligheten att vid negativa effekter från stödet genomföra verk samma motåtgärder.
- (155) Rörande argumentet att kommissionens ingående bedömning, i enlighet med punkt 9 i meddelandet om ingående bedömning av stora investeringsprojekt, bör stå i proportion till den snedvridning av konkurrensen som är möjlig, och att bedömningen därför inte borde genomföras om det inte föreligger någon "nämnvärd snedvridning av konkurrensen" och stödmottagaren står för en innovativ högriskinvestering ⁽⁶⁹⁾, når kommissionen slutsatsen att det saknas bevis för att en "nämnvärd snedvridning av konkurrensen" inte föreligger, och att ett stöd på 50 miljoner euro för ett investeringsprojekt vars värde överstiger 400 miljoner euro absolut har en nämnvärd potential att snedvrida konkurrensen.

⁽⁶⁶⁾ Se skäl 36 och fotnoterna 18 och 19.

⁽⁶⁷⁾ Se skäl 60 b.

⁽⁶⁸⁾ Se skäl 60 c.

⁽⁶⁹⁾ Se skäl 60 d.

- (156) Kommissionen drar slutsatsen att domstolens dom av den 10 juli 2012 i mål T-304/08, Smurfit Kappa mot kommissionen ⁽⁷⁰⁾, inte kan tolkas som att kommissionen åläggs att avstå från att tillämpa meddelandet om ingående bedömning av stora investeringsprojekt i fall som detta. Snarare uppmanas kommissionen enligt domen att genomföra en ingående bedömning i fall där de positiva effekterna av regionalstödet inte uppenbart överväger de negativa effekterna, även om tröskelvärdet enligt punkt 68 i riktlinjerna för regionalstöd inte överskrids.

5.8 Ingående bedömning

- (157) I det föreliggande stödärendet måste kommissionen utifrån de kriterier som anges i meddelandet om ingående bedömning av stora investeringsprojekt ingående bedöma om stödet är nödvändigt för att skapa en stimulansseffekt på investeringsprojektet och om fördelarna med åtgärden uppväger den snedvridning av konkurrensen och påverkan på handeln mellan medlemsstater som blir följden.

5.8.1 Stödets proportionalitet

- (158) Enligt punkt 18 i meddelandet om ingående bedömning av stora investeringsprojekt anses åtgärder bara vara lämpliga instrument "[o]m medlemsstaten har övervägt andra politiska alternativa åtgärder, men visar kommissionen vilka fördelarna är med att använda ett selektivt instrument av typen statligt stöd för ett specifikt företag".
- (159) Tyskland inkom med tillräckliga uppgifter för att styrka sin argumentation ⁽⁷¹⁾, enligt vilken utbyggnaden av infrastrukturen och andra allmänna åtgärder inte i sig räckte till för att minska de regionala skillnaderna i Tyskland. Därför nådde kommissionen slutsatsen att stödåtgärden är ett lämpligt instrument för att förverkliga de regionala utvecklingsmålen i den aktuella stödberättigade regionen.

5.8.2 Stimulansseffekt/kontrafaktiskt scenario

- (160) Eftersom det finns många skäl för ett företag att förlägga verksamhet till en viss region, även om inget stöd beviljas, är kommissionen enligt punkterna 19 ff i meddelandet om ingående bedömning av stora investeringsprojekt skyldig att kontrollera i detalj om stödet är nödvändigt för att skapa en stimulansseffekt på investeringen. Syftet med denna ingående bedömning är att avgöra om stödet faktiskt bidrar till att ändra stödmottagarens beteende, så att denne genomför (ytterligare) investeringar i den aktuella stödberättigade regionen.
- (161) Enligt meddelandet om ingående bedömning av stora investeringsprojekt kan stimulansseffekten bevisas genom två möjliga scenarion: Enligt scenario 1 skulle ingen investering ske utan stödet eftersom investeringsprojektet inte skulle vara lönsamt för företaget på någon plats, medan investeringen enligt scenario 2 utan stödet skulle ha genomförts på en annan plats i EU.
- (162) Medlemsstaten måste därför på ett trovärdigt sätt utifrån entydiga bevis påvisa att stödet faktiskt har haft betydelse för beslutet om investering eller valet av plats. Kommissionen måste bedöma om de kontrafaktiska scenarion som läggs fram är realistiska.
- (163) Enligt meddelandet om ingående bedömning av stora investeringsprojekt ligger bevisbördan på medlemsstaten i fråga om förekomsten av en stimulansseffekt. Enligt punkterna 24 och 25 i meddelandet skulle medlemsstaten kunna bevisa stödets stimulansseffekt med hjälp av handlingar från företaget av vilka det framgår att 1) investeringen inte skulle vara lönsam utan stödet och att ingen annan lokalisering övervägts eller att 2) en jämförelse har gjorts mellan kostnader och intäkter till följd av lokaliseringen i den berörda stödberättigade regionen i förhållande till en alternativ region. Medlemsstaten rekommenderas att för detta ändamål använda finansiella rapporter, interna affärsplaner och handlingar i vilka olika investeringsscenarion undersöks.

⁽⁷⁰⁾ Se fotnot 26.

⁽⁷¹⁾ Se skälen 73 till 75.

- (164) Tyskland menade, utan att tillhandahålla skriftlig bevisning för att denna analys hade gjorts före investeringsbeslutet, att stimulans-effekten borde bedömas utifrån scenario 1 enligt punkt 22 i meddelandet om ingående bedömning av stora investeringsprojekt. Medlemsstaten måste bevisa att stödet utgör ett incitament för stödmottagaren för att fatta ett positivt investeringsbeslut, eftersom investeringen, som utan stödet inte hade varit lönsam för företaget någonstans, med stödet kan göras i den berörda stödberättigade regionen. Ur de handlingar som Tyskland lämnat in framgår att investeringsprojektets internränta bara höjs med en procentenhet (från [0–8] % till [1–9] %) genom det nödvändiga statliga stödbeloppet, vilket skulle ligga tydligt under såväl stödmottagarens interna ROCE-mål på 25 % som dess vägda genomsnittliga kapitalkostnad på 12 %.
- (165) Det är uppenbart att den marginellt ökade internräntan, som även med stödet inberäknat ligger långt under företagets vanliga riktvärde, inte medger slutsatsen att stödet utgör ett investeringsincitament.
- (166) Därutöver är det tydligt att beslutet om att investera i elbilar fattades på grundval av stödmottagarens långsiktiga strategiska mål, enligt vilket innovativ nyckelteknik ska utvecklas, så att stödmottagaren uppfyller de framtida standarderna för eldrivna fordon och kan använda den innovativa nyckeltekniken inom ramen för industriell massproduktion. Denna målsättning framgår även av omständigheten att koncernen som stödmottagaren tillhör 2009 ingick en strategisk allians med SGL Carbon schloss som tillverkar kolfiberprodukter.
- (167) Det faktum att stimulans-effekten inte kunde bevisas utifrån scenario 1 utesluter dock inte att den kan bevisas enligt scenario 2.
- (168) Tyskland menade i själva verket vid en senare tidpunkt att stödet skulle falla under tillämpningsområdet för scenario 2 och presenterade anläggningen i München som ett alternativ till Leipzig.
- (169) Bedömningen av stimulans-effekten enligt scenario 2 ska bevisa att stödet gav stödmottagaren ett incitament att genomföra investeringen i målregionen och inte i någon annan region, eftersom stödet uppväger de nettonackdelar och kostnader som är förbundna med den stödberättigade regionen.
- (170) Såsom framgår av skäl 81 åberopar sig Tyskland för att bevisa stimulans-effekten enligt scenario 2 (för modellen i3) på handlingar från december 2009 som t.ex. mötesprotokollet från direktionsbeslutet den 15 december 2009. Av dessa handlingar framgår att en mängd olika platser inledningsvis övervägdes för investeringsprojektet, men att nästan alla dessa (även [...], vilket är av störst vikt)⁽⁷²⁾ uteslöts från den avslutande platsjämförelsen av specifika strategiska skäl, såsom nödvändigheten av nyetablering, avståndet till tillverkningsanläggningen för kolfiberförstärkt plast, förståelseproblem, bristande skydd av expertis, för stort avstånd till stödmottagarens utvecklingscenter samt på grund av nackdelar rörande produktionskapacitet och logistik. Fram till tidpunkten för lokaliseringsbeslutet hade alternativen reducerats till två möjliga val som skulle övervägas noga: Leipzig och München. Av de avgörande dokument som lades fram inför BMW AG:s direktionsbeslut i december 2009 framgår att en placering i München utan stöd och med utgångspunkt i en [...]årig livscykel hade medfört 17 miljoner euro lägre kostnader än den i Leipzig.
- (171) En ytterligare faktor som var av vikt vid valet av investeringsplats låg i den långsiktiga strategiska möjligheten att i framtiden bygga ut produktionskapaciteten. I Leipzig fanns möjligheten att fördubbla produktionskapaciteten från [10 000–50 000] enheter per år till [50 000–90 000] enheter per år, medan en motsvarande kapacitetsutbyggnad inte ansågs vara möjlig i München. Såsom framgår av de handlingar som Tyskland överlämnat har företaget inte uttryckt denna faktor i form av ett penningbelopp.

⁽⁷²⁾ Se skäl 83.

- (172) Därutöver visar handlingarna att tillgången till ett statligt stöd på 50 miljoner euro analyserades före beslutet om investeringen/valet av platsen.
- (173) Kommissionen kommer till slutsatsen att Tyskland med stöd i ovannämnda äkta och aktuella dokumentation har bevisat att tillgången till det statliga stödet ledde till beslutet att förlägga investeringsprojektet för tillverkning av modellen i3 till Leipzig och inte till München.

5.8.3 Proportionalitet

- (174) Enligt scenario 2 kommer, enligt punkt 33 i meddelandet om ingående bedömning av stora investeringsprojekt, "för ett lokaliseringssincitament, [...] stödet i allmänhet att anses vara proportionerligt om det motsvarar skillnaden mellan nettokostnaderna för det stödmottagande företaget att investera i den stödberättigande regionen och nettokostnaderna för att investera i alternativa regioner".
- (175) Som framgår av förklaringen ovan har Tyskland med stöd i dokumentationen från december 2009 lagt fram bevis för att den kostnadsdivergens mellan de båda platserna (Leipzig och München), som fastställdes vid tidpunkten för beslutet om investeringen/valet av plats och som hade beräknats utifrån en sjuårig livscykel, uppgick till 17 miljoner euro. Företaget har beräknat den nämnda kostnadsskillnaden utifrån de produktrelaterade investeringskostnaderna, strukturinvesteringskostnaderna, planerings- och startkostnaderna, produktionskostnaderna, försörjningskostnaderna, de fasta kostnaderna och de så kallade inbound-/outbound-kostnaderna (logistikkostnader och tullar för internationell frakt). Därför kommer kommissionen till slutsatsen att Tyskland har bevisat att ett stöd på 17 miljoner euro motsvarar det minimum som krävs för att påverka stödmottagarens lokaliseringsbeslut och att detta belopp i förhållande till stödets ändamål att främja den regionala utvecklingen är proportionerligt. Kommissionen konstaterar att den strategiska möjligheten att bygga ut produktionskapaciteten, som saknas på anläggningen i München, inte behövs beaktas i detta sammanhang när proportionaliteten hos det anmälda stödet ska bedömas, eftersom denna möjlighet är mycket långsiktig och därmed bortom den sjuåriga livscykel som är relevant för investeringsprojektet i fråga.
- (176) Tyskland menade vid en senare tidpunkt⁽⁷³⁾ att stödets ursprungliga anmälda totalbelopp på 50 miljoner euro är proportionerligt, eftersom det till skillnaden på 17 miljoner euro måste läggas ytterligare kostnader på 29 miljoner euro som beräknats vara merkostnaderna för investeringen i Leipzig. Dessa merkostnader på 29 miljoner euro uppstod före slutet av 2012, dvs. efter att besluten om investering och val av plats hade fattats och arbetet på investeringsprojektet hade påbörjats.
- (177) Tyskland motiverar detta belopp genom att framhålla att stödets proportionalitet inte måste bevisas utifrån samma handlingar som stimulans-effekten. Tyskland menar att kommissionen även ska beakta andra kostnadsuppgifter som rör kostnader som uppstår i den stödberättigade regionen efter att beslutet om investeringsplats hade fattats.
- (178) Kommissionen konstaterade att de handlingar som Tyskland lämnat in i september 2012 och i vilka de ytterligare kostnaderna listades⁽⁷⁴⁾ varken är äkta eller från en tidpunkt då ett lokaliseringsbeslut av något slag fattades, eftersom de skapades först i september 2012.
- (179) Kommissionen avvisar Tysklands argumentation, enligt vilken en åtgärds proportionalitet inte uteslutande bör avgöras på grundval av handlingar som återspeglar situationen vid tidpunkten då det aktuella investerings-/lokaliseringsbeslutet fattades, av följande skäl:
- (180) Det stämmer att punkt 35 i meddelandet om ingående bedömning av stora investeringsprojekt, i vilken de typer av handlingar anges som lämpar sig för att bevisa proportionalitet, inte uttryckligen kräver att proportionaliteten måste bevisas utifrån *samma* (vår kursivering) handlingar som stimulans-effekten, utan på grundval av sådana *lämpliga* (vår kursivering) handlingar som de som beskrivs i punkt 26 i meddelandet. Denna formulering i punkt 35 kan dock inte tolkas som om det vore tillåtet att bevisa stimulans-effekten och stödets proportionalitet på grundval av handlingar som innehåller helt och hållet olika siffror rörande nettonackdelar och kostnader för investeringen på en plats i den stödberättigade regionen. I synnerhet medger denna formulering inte användningen av handlingar som innehåller kostnader som uppkommit först flera år efter det att det aktuella beslutet om investering/val av plats fattades.

⁽⁷³⁾ Se skälen 101 och 102.

⁽⁷⁴⁾ Se skäl 102.

- (181) Det stämmer även att meddelandet om ingående bedömning av stora investeringsprojekt inte uttryckligen anger den tidpunkt som ska vara avgörande för bedömningen av en åtgärds proportionalitet. Där anges inte heller den exakta tidpunkt som ska ligga till grund för bedömningen av stimulansseffekten. Det står dock klart att de relevanta uppgifter som ska ligga till grund för bedömningen av åtgärdens stimulansseffekt måste vara tillgängliga i samband med investerings-/lokaliseringsbeslutet och måste beaktas *innan* investerings-/lokaliseringsbeslutet fattas. Därför hänvisas i punkt 26 i meddelandet om ingående bedömning av stora investeringsprojekt, där de typer av handlingar anges som är lämpliga för att bevisa proportionalitet, handlingar "som läggs fram för en investeringskommitté och som utformar olika investeringsalternativ" (vår kursivering). De handlingar som har bedömts av kommissionen i det aktuella ärendet är just denna typ av dokumentation, vilken framlagts för stödmottagarens direktions och som innehåller de olika investeringsalternativen med respektive siffror. Av dessa handlingar framgår att investeringskostnadsnackdel för Leipzig uppskattades till 17 miljoner euro före beslutet till förmån för denna plats.
- (182) Enligt logiken som ligger till grund för analysen enligt scenario 2 måste det statliga stödet även uppväga de ytterligare kostnader som, ur ett förhandsperspektiv, dvs. före beslutet om investeringsplats, uppkommer genom investeringen på platsen, som inte hade skett utan stödet. Principen om proportionalitet betyder emellertid också att den andel av stödet som går utöver det som är absolut nödvändigt för att medföra ett beslut om investering i den stödberättigade regionen ska anses vara överflödig, eftersom den utgör ett ekonomiskt bidrag till stödmottagaren som inte sker enligt villkor, och som inte har något syfte som vore förenligt med stödbestämmelserna.
- (183) I punkt 33 i meddelandet om ingående bedömning av stora investeringsprojekt anges uttryckligen att stödet måste motsvara skillnaden i nettokostnader mellan de båda lokaliseringsalternativen för att stödet ska anses vara proportionerligt. Kommissionen anser därför att stödet bara kan betraktas som proportionerligt upp till den stödbeloppsnivå som var nödvändig för att medföra ett investeringsbeslut från stödmottagaren till förmån för den berörda platsen.
- (184) Samrådsdokumentet från kommissionen från 2007 om "Gemensamma principer för ekonomisk bedömning av huruvida statligt stöd är förenligt enligt artikel 87.3" föreskriver inte heller någon annan möjlighet, tvärt emot vad Tyskland anser. I punkt 41 i samrådsdokumentet, som visserligen inte är bindande för kommissionen, ges i stället uttryck för ett synsätt enligt vilket den viktigaste målsättningen är att undvika att det stöd som beviljas för ett investeringsprojekt är större än vad som är absolut nödvändigt. Det anges otvetydigt att när en ingående bedömning på grundval av de relevanta riktlinjerna föreskrivs, ska man bedöma huruvida stödnivån i fråga inte är för hög och om samma resultat inte hade kunnat uppnås ens med ett lägre stöd. Om det som i det aktuella fallet har framkommit, att det vid den tidpunkt då beslutet att välja Leipzig fattades (alltså vid tidpunkten för valet av investeringen) bara förelåg en kostnadsskillnad på 17 miljoner euro mellan lokaliseringarna Leipzig och München, då är det belopp som går utöver denna skillnad överflödigt även enligt det samrådsdokument som Tyskland anför.
- (185) Domen i målet *Sachsen mot kommissionen* ålägger inte heller kommissionen att fatta beslutet på grundval av handlingar som medlemsstaten anser vara "lämpliga" i den mening som avses i punkt 35 i meddelandet om ingående bedömning av stora investeringsprojekt⁽⁷⁵⁾, men som inte kan ha haft någon inverkan på stödmottagarens beslut att genomföra investeringen på den berörda platsen.
- (186) Rörande de ytterligare kostnader som uppkommit i samband med den utökade investering som skedde efter det ursprungliga investeringsbeslutet i december 2009, ger kommissionen uttryck för följande tvivel utifrån den nya information som Tyskland lämnade i september 2012 i samband med den formella granskningen:

⁽⁷⁵⁾ Se skälen 92 och 94.

- (187) De ytterligare kostnaderna kopplade till produktionskapaciteten för modellen i8 ingick inte i investeringsbeslutet 2009, eftersom beslutet att tillverka i8 fattades först vid början av 2011. Direktionsbeslutet i fråga är ett separat beslut som är skilt från lokaliserings-/investeringsbeslutet för produktionen av modellen i3. Vidare handlade beslutet om att tillverka modellen i8 inte om att välja mellan investeringar i Leipzig eller på en annan plats (scenario 2) utan om huruvida modellen i8 skulle tillverkas eller inte (scenario 1). Strängt taget var investeringsbeslutet, mot bakgrund av det låga antalet bilar som skulle tillverkas, ur ett ekonomiskt perspektiv bara motiverat om modellen i8 skulle tillverkas på de produktionsanläggningar som byggdes i Leipzig. Tyskland angav i själva verket i en svarsskrivelse på en begäran om information att den ursprungligen planerade investeringsvolymen inte kommer att förändras därmed⁽⁷⁶⁾, och enligt kommissionens kännedom har det inte ansökts om något ytterligare stöd för eventuella investeringskostnader kopplade till tillverkningen av modellen i8.
- (188) Vad gäller den andel av stödet som rör investeringskostnader som inte var inkluderade i anmälan, anser kommissionen att varken stimulans effekt eller proportionalitet kan bevisas.
- (189) Av dessa skäl kan kommissionen inte bekräfta proportionaliteten för det regionala investeringsstödet på 45 257 273 euro (diskonterat värde). Den kommer till slutsatsen att det för den andel av det anmälda stödet som går utöver beloppet på 17 miljoner euro (dvs. 28 257 273 euro) rör sig om medel som tilldelades stödmottagaren utan att därmed något av ändamål enligt artikel 107.3 i EUF-fördraget främjades. Vidare företräder kommissionen uppfattningen att det ytterligare beloppet på 28 257 273 euro skulle ha negativa effekter och kraftigt snedvridd konkurrensen, i synnerhet som konkurrenter som en följd därav skulle kunna avskräckas från investeringar i liknande produkter, vilket skulle leda till en utträngning av privata investerare från den relevanta marknaden.

5.8.4 Stödets positiva effekter

- (190) Enligt meddelandet om ingående bedömning av stora investeringsprojekt måste medlemsstaterna visa hur investeringsprojektet kommer att bidra till utvecklingen av den berörda regionen⁽⁷⁷⁾, och kommissionen kan bara godkänna ett stöd om dess positiva effekter utöver stimulans effekten på investeringen och stödets proportionalitet uppväger dess negativa effekter⁽⁷⁸⁾.
- (191) Kommissionen konstaterar att Tyskland har bevisat att stödet på 17 miljoner euro har positiva effekter på den regionala utvecklingen⁽⁷⁹⁾.

5.8.5 Stödets negativa effekter på konkurrensen

- (192) Enligt punkt 40⁽⁸⁰⁾ i meddelandet om ingående bedömning av stora investeringsprojekt påverkar stödet vid en analys enligt scenario 2, som innebär att investeringen skulle ha gjorts även utan stödet och att stödet är proportionerligt, inte konkurrensen eftersom de befintliga faktorerna, t.ex. stödmottagarens stora marknadsandel, förblir desamma.
- (193) Kommissionen kunde bekräfta stödets stimulans effekt och proportionalitet för ett belopp på 17 miljoner euro. Om stödet begränsas till detta belopp medför det inga negativa effekter på konkurrensen.

⁽⁷⁶⁾ Se Tysklands svarsskrivelse av den 25 maj 2011 (nr 2011/054659), s. 3.

⁽⁷⁷⁾ Punkt 11 i meddelandet om ingående bedömning av stora investeringsprojekt.

⁽⁷⁸⁾ Punkt 52 i meddelandet om ingående bedömning av stora investeringsprojekt.

⁽⁷⁹⁾ Se skälen 61 till 72.

⁽⁸⁰⁾ "Om det av den kontrafaktiska analysen framgår att investeringen skulle ha gjorts även utan stöd, fast eventuellt på en annan ort (scenario 2) och om stödet är proportionerligt, skulle eventuella indikationer på snedvridning, som en hög marknadsandel och en kapacitetsökning på en underpresterande marknad, i princip vara desamma oberoende av stödet."

5.8.6 Stödets negativa effekter på handeln

- (194) Regionalstöd påverkar handeln mellan medlemsländer eftersom de får företag att genomföra investeringar i vissa medlemsstaters stödberättigade regioner och inte på andra platser i andra medlemsstater. Investeringsprojektet i Leipzig medförde dock varken att en investering uteblev i en annan stödberättigad region i en annan medlemsstat eller i en lika missgynnad region i Tyskland. Den alternativa lokaliseringen i [...] uteslöts i en tidigare planeringsfas på grund av kvalitativa och strategiska övervägningar. Därmed är stödet inte i strid med målen som avser sammanhållningen i EUF-fördraget. Vidare är investeringsprojektet inte förbundet med förläggningen av en befintlig anläggning till Leipzig, så punkt 54 i meddelandet om ingående bedömning av stora investeringsprojekt är inte tillämpligt.

5.8.7 Avvägning av stödets positiva och negativa effekter

- (195) När det fastställts att stödet utgör ett incitament för att genomföra investeringen i den berörda regionen och ett belopp på upp till 17 miljoner euro är proportionerligt för att uppnå detta mål, måste dess positiva och negativa effekter avvägas.
- (196) Vid bedömningen har det bekräftats att stödåtgärden på nivån 17 miljoner euro har medfört att ett investeringsprojekt genomförs i en missgynnad region, som enligt artikel 107.3 c i EUF-fördraget skulle komma i fråga för regionalstöd. Eftersom 800 direkta arbetstillfällen skulle skapas med investeringen utgör den ett viktigt bidrag till den regionala utvecklingen. Eftersom beslutet till förmån för investeringsplatsen Leipzig inte missgynnar någon annan region med lika högt eller högre tillåtet stödbelopp, står det inte i strid med sammanhållningsmålen. Enligt kommissionen är det mer fördelaktigt för sammanhållningen inom unionen om en investering dras till en mer missgynnad region än om samma investering lokaliseras till en mindre missgynnad region.
- (197) Mot bakgrund av de nämnda övervägandena fastställer kommissionen att de positiva effekterna av stödet på nivån 17 miljoner euro uppväger de negativa effekterna för handeln mellan medlemsstaterna samt eventuella sociala och ekonomiska effekter på den alternativa lokaliseringen som ligger i en mindre missgynnad region.
- (198) I enlighet med punkt 68 i riktlinjerna för regionalstöd och med beaktande av bedömningen som genomfördes på grundval av meddelandet om ingående bedömning av stora investeringsprojekt konstaterar kommissionen att Tyskland har bevisat att stödet på nivån 17 miljoner euro har en positiv effekt på den regionala utvecklingen. Kommissionen drar slutsatsen att stödet är nödvändigt upp till ett belopp på 17 miljoner euro för att medföra en stimulans effekt till förmån för investeringen i Leipzig och att stödåtgärdens fördelar uppväger den snedvridning av konkurrensen och påverkan på handeln mellan medlemsstater som den medför.

5.8.8 Möjlighet att bevilja stödet upp till tröskelvärdet för anmälningar enligt AGFO

- (199) Kommissionen avvisar Tysklands argumentation, enligt vilken befogenheten att pröva den berörda stödåtgärdens förenlighet med den inre marknaden i enlighet med meddelandet om ingående bedömning av stora investeringsprojekt är begränsad till den andel av det begärda stödbeloppet som ligger över tröskelvärdet för anmälningar enligt artikel 6.2 i AGFO.
- (200) Det åligger kommissionen att på grundval av en utförlig bedömning enligt meddelandet om ingående bedömning av stora investeringsprojekt granska stimulans effekten och proportionaliteten hos stödåtgärder på vilka den ingående bedömningen är tillämplig, dvs. anmälningspliktiga regionalstöd för stora investeringsprojekt som uppfyller de relevanta förutsättningarna i riktlinjerna för regionalstöd.
- (201) Avseende Tysklands möjlighet att bevilja BMW AG ett stöd som inte överskrider tröskeln för anmälningar enligt artikel 6.2 i AGFO – som i detta fall vore 22,5 miljoner euro – bör det konstateras att det i fotnoten till punkt 56 i meddelandet om ingående bedömning av stora investeringsprojekt bara anges att medlemsstaten *behåller* denna möjlighet. Denna fotnot, som anförs av Tyskland, betyder inte att det skulle åligga kommissionen att godkänna ett regionalstöd upp till tröskelvärdet för anmälningar som gäller inom ramen för ett gruppundantag.

- (202) Följaktligen har kommissionen befogenhet att pröva stimulanseffekten och proportionaliteten hos det totala stödbelopp som Tyskland har anmält samt att fastställa att stödet bara är förenligt med den inre marknaden om det förblir begränsat till beloppet på 17 miljoner euro.

6. SLUTSATS

- (203) Kommissionen drar slutsatsen att det regionala investeringsstöd som Tyskland har för avsikt att bevilja BMW AG är förenligt med den inre marknaden upp till ett belopp på 17 miljoner euro enligt artikel 107.3 a i EUF-fördraget.
- (204) Det finns inga belägg för att någon av de andra undantagsbestämmelserna med avseende på det i artikel 107 i EUF-fördraget förankrade förbudet mot statligt stöd skulle vara tillämplig, och Tyskland har inte heller anfört några sådana undantagsbestämmelser.
- (205) Därför är andelen på 28 257 273 euro av det stöd som Tyskland har anmält till förmån för BMW AG oförenlig med den inre marknaden.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Det statliga stöd som Tyskland planerar att genomföra till förmån för BMW AG, till ett belopp av 45 257 273 euro är endast förenligt med den inre marknaden om det förblir begränsat till 17 miljoner euro (enligt 2009 års priser); det belopp som går utöver detta (28 257 273 euro) är oförenligt med den inre marknaden.

Stödet får därför bara beviljas till ett belopp på 17 miljoner euro.

Artikel 2

Tyskland ska till kommissionen inom två månader från beviljandet av stödet lämna in ett exemplar vardera av de handlingar som är relevanta för stödåtgärden och ska inom sex månader från utbetalningen av det sista delbeloppet av stödet lämna in en detaljerad slutrapport som grundar sig på den anmälda utbetalningsplanen.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till Förbundsrepubliken Tyskland.

Utfärdat i Bryssel den 9 juli 2014.

På kommissionens vägnar

Joaquín ALMUNIA

Vice ordförande
