



Brüssel, 13.07.2011  
K(2011) 4935 endgültig

<p>In der veröffentlichten Fassung dieser Entscheidung sind bestimmte Informationen gemäß Artikel 24 und 25 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates vom 22. März 1999 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 93 des EG-Vertrags im Hinblick auf die Nichtaufdeckung von Geschäftsgeheimnissen ausgelassen worden. Die Auslassungen sind wie folgt gekennzeichnet [...].</p>		<p style="text-align: center;">ÖFFENTLICHE FASSUNG</p> <p style="text-align: center;"><b>Dies ist ein internes Kommissionsdokument, das ausschließlich Informationszwecken dient.</b></p>
---	--	---

**Betrifft: Staatliche Beihilfe SA.32169 (2011/C ex 2010/N) – Deutschland**  
**Großes Investitionsvorhaben – Beihilfe für die Volkswagen Sachsen GmbH**

Sehr geehrter Herr Bundesminister,

die Kommission teilt Deutschland mit, dass sie nach Prüfung der Angaben der deutschen Behörden zu der vorgenannten Beihilfemaßnahme entschieden hat, das Verfahren nach Artikel 108 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (nachstehend „AEUV“) zu eröffnen.

**1. VERFAHREN**

- (1) Mit elektronischer Anmeldung, die am 27. Dezember 2010 bei der Kommission registriert wurde (SANI 5334), meldete Deutschland eine geplante Regionalbeihilfe im Sinne der Regionalbeihilfeleitlinien<sup>1</sup> zugunsten der Volkswagen Sachsen GmbH und der Volkswagen Sachsen Immobilienverwaltungs GmbH für ein Investitionsvorhaben in Zwickau (Region Chemnitz, Sachsen) bei der Kommission an.

---

<sup>1</sup> Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung (ABl. C 54 vom 4.3.2006, S. 13).

Seiner Exzellenz Herrn Dr. Guido WESTERWELLE  
Bundesminister des Auswärtigen  
Werderscher Markt 1  
10117 Berlin  
DEUTSCHLAND

- (2) Mit den Schreiben vom 4. Februar (2011/011336) und 5. Mai 2011 (2011/044311) forderte die Kommission zusätzliche Informationen zu der angemeldeten Beihilfe an, die Deutschland in zwei Schreiben übermittelte, die am 11. April (2011/037541) bzw. 9. Juni 2011 (2011/060186) bei der Kommission registriert wurden.

## **2. BESCHREIBUNG DES VORHABENS UND DER BEIHILFEMASSNAHME**

- (3) Deutschland beabsichtigt, der Volkswagen Sachsen GmbH und der Volkswagen Sachsen Immobilienverwaltungs GmbH zur Förderung der regionalen Entwicklung eine Regionalbeihilfe in Form eines Direktzuschusses und einer Investitionszulage für eine grundlegende Änderung des Produktionsprozesses für Klein- und Mittelklassefahrzeuge zu gewähren. Die Investition soll am Standort Zwickau erfolgen, der im NUTS-II-Gebiet Chemnitz in Sachsen und somit in einem Fördergebiet nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe a AEUV liegt, für das ein Höchstsatz für Regionalbeihilfen an Großunternehmen von 30 % des Bruttosubventionsäquivalents (im Folgenden „BSÄ“) gilt<sup>2</sup>.

### **2.1. Beihilfeempfänger**

- (4) Bei den Empfängern der Beihilfe handelt es sich um die Volkswagen Sachsen GmbH und die Volkswagen Sachsen Immobilienverwaltungs GmbH<sup>3</sup>, zwei Tochtergesellschaften des Volkswagen-Konzerns (im Folgenden „VW-Konzern“), der seinen Sitz in Wolfsburg hat.
- (5) Der VW-Konzern produziert Fahrzeuge, die von Kleinwagen bis zu Luxuswagen und Nutzfahrzeugen reichen, und betreibt über 40 Werke in rund 20 Ländern in Europa, Amerika, Asien und Afrika. 2010 stellten die rund 400 000 Konzern-Beschäftigten über 7 Millionen Fahrzeuge her.
- (6) Der VW-Konzern hat etwa [...] Vereinbarungen über Produktions- oder Vertriebs-Jointventures geschlossen. Über mehr als 40 Marketing-/Geschäftsvereinbarungen wurde ein Teil des Verkaufs Dritten übertragen (Outsourcing). Die Aufsichtsräte des VW-Konzerns und der Porsche SE haben schließlich die Gründung eines integrierten Automobilkonzerns beschlossen (im Folgenden „VW-PO-Konzern“). Deutschland bestätigt, dass die vorgelegten Angaben zum Marktanteil alle im Rahmen von Jointventures und Outsourcing hergestellten oder verkauften Fahrzeuge sowie alle ab 2009 von Porsche verkauften Fahrzeuge umfassen.
- (7) Die Volkswagen Sachsen GmbH in Zwickau produziert Fahrzeuge der Mittelklasse, die nach der POLK-Segmentierung<sup>4</sup> den Segmenten A und B

---

<sup>2</sup> Siehe Entscheidung der Kommission vom 8. November 2006 in der Beihilfesache N 459/06 - Nationale Fördergebietskarte für Deutschland 2007-2013 (ABl. C 295 vom 5.12.2006, S. 6).

<sup>3</sup> Die Volkswagen Sachsen Immobilienverwaltungs GmbH ist Eigentümerin von Immobilien, die im Rahmen von Leasing-Verträgen von der Volkswagen Sachsen GmbH genutzt werden. Begünstigte der Investition in unbewegliches Vermögen (Grundstücke, Immobilien) ist die Volkswagen Sachsen Immobilienverwaltungs GmbH.

\* Geschäftsgeheimnis

<sup>4</sup> POLK gehört, wie Global Insight, zu den wichtigsten Informationsdiensten für Analysen des Fahrzeugmarktes.

angehören (Golf [...] und Passat [...] Limousine), sowie Karosserien für die Fahrzeugtypen Bentley und Phaeton (beide Segment D nach POLK). Ferner unterhält sie in Zwickau ein Presswerk, das den Konzernverbund mit Pressteilen versorgt. 2010 beschäftigte die Volkswagen Sachsen GmbH in Zwickau 6426 Mitarbeiter.

## **2.2. Investitionsvorhaben**

- (8) Zweck des Investitionsvorhabens ist die Umstellung des Produktionsprozesses im Werk Zwickau für die Herstellung von Klein- und Mittelklassefahrzeugen (d. h. Fahrzeuge der Segmente A0, A und B nach POLK) im Werk Zwickau. Die derzeit im Zwickauer Werk produzierten Fahrzeuge der Segmente A und B werden bisher auf Basis der sogenannten Plattformstrategie gefertigt. Im Rahmen der Plattformstrategie ist es möglich, verschiedene Modelle desselben Fahrzeugsegmentes auf ein- und derselben Fertigungslinie zu produzieren, doch zu anderen Segmenten gehörende Fahrzeuge können nur auf anderen Fertigungslinien hergestellt werden.
- (9) Der Beihilfeempfänger wird seine Produktion von der Plattformstrategie auf das Baukastensystem umstellen. Im Rahmen des Baukastensystems kann ein Hersteller Fahrzeugtypen verschiedener Segmente, z. B. der Segmente A0 und B, auf derselben Fertigungslinie produzieren. Das Baukastensystem beruht auf stärkerer Standardisierung als die Plattformstrategie, da der Hersteller Komponenten und Baukästen für Modelle unterschiedlicher Form und Größe einsetzen kann. Dadurch erhöht sich gegenüber der Plattform-Bauweise die Flexibilität im Produktionsprozess, was zu deutlichen Größenvorteilen bei der Produktentwicklung, in der Beschaffung sowie im Produktionsprozess führt. Im Baukastensystem können bei geringen Einrüstungen und daher niedrigen Kosten Fahrzeuge unterschiedlicher Segmente innerhalb ein- und derselben Segmentgruppe produziert werden, so dass der Hersteller flexibler auf Marktentwicklungen reagieren kann. Bei den Mittelklassemodellen, die nach der Investition nach dem Baukastensystem gebaut werden sollen, handelt es sich um den Golf [...], den Golf [...] Variant (Segment A nach POLK) und den Passat [...] Variant (Segment B nach POLK). Kurzfristig plant der VW-Konzern nicht, Fahrzeuge des Segments A0 zu produzieren; er behält sich jedoch ausdrücklich das Recht vor, eine solche Produktion innerhalb von fünf Jahren nach Abschluss des Investitionsvorhabens aufzunehmen.
- (10) Die Investition umfasst erstens Änderungen in den Bereichen Karosseriebau, Lackiererei und Montage sowie zweitens die Errichtung einer neuen Fertigungshalle am derzeitigen Standort.
- (11) Der Beihilfeempfänger wird die bestehenden plattformbasierten Fertigungslinien schrittweise in neue Fertigungslinien nach dem Baukastensystem umwandeln. Die Produktion der neuen Fahrzeugtypen wird schrittweise die derzeitige Produktion ablösen.

---

\* *Geschäftsgeheimnis*

- (12) Im Rahmen des Vorhabens erfolgen Investitionen in Grundstücke, Gebäude, Maschinen und Anlagen sowie immaterielle Aktiva.
- (13) Die derzeitige Produktionskapazität des zum VW-Konzern gehörenden Werks in Zwickau beträgt [...] Fahrzeuge des Segments A pro Tag und maximal [...] Fahrzeuge des Segments B pro Tag. Insgesamt begrenzt wird die Kapazität durch die Maximalkapazität der Lackiererei von [...] Fahrzeugen pro Tag. Derzeit werden in dem Werk keine Fahrzeuge des Segments A0 produziert.
- (14) Nach der Investition würde sich die technische Maximalkapazität des Werks auf [...] Fahrzeuge pro Tag, d. h. [...] Fahrzeuge pro Tag auf jeder der beiden Fertigungslinien, belaufen. Technisch könnten alle [...] hergestellten Fahrzeuge demselben Segment angehören (A0, A oder B).
- (15) Der Beihilfempfänger hat jedoch zugesagt, in den fünf Jahren nach Abschluss des Investitionsvorhabens pro Tag maximal [...] Fahrzeuge des Segments A0, [...] Fahrzeuge des Segments A bzw. [...] Fahrzeuge des Segments B zu produzieren. (Diese Verpflichtungszusagen sind in nachstehender Tabelle I in runden Klammern angegeben.)
- (16) Auf der Grundlage der in Erwägungsgrund (14) dargestellten Höchstkapazitäten beläuft sich die Nettokapazitätserhöhung pro Tag und Segment – mit Blick auf die technisch mögliche Maximalkapazität – auf [...] Fahrzeuge des Segments A0 (d. h. von bisher 0 auf zukünftig [...]), [...] Fahrzeuge des Segments A (d. h. von bisher [...] auf zukünftig [...]) bzw. [...] Fahrzeuge des Segments B (d. h. von bisher [...] auf zukünftig [...]).

**Tabelle I: Kapazitätserhöhungen**

Kapazität vor der Investition		Kapazität 2015	Erhöhung
A0	[...]	[...]/Tag – [...]/Jahr <sup>5</sup>  (...)/Tag – [...]/Jahr	[...]/Tag - [...]/Jahr  (...)/Tag – [...]/Jahr
A	[...] ([...]/Jahr)	[...] – [...]/Jahr	[...] – [...]/Jahr
B	[...] ([...]/Jahr)	[...] ([...]/Jahr) (...)/Tag – [...]/Jahr	[...] ([...]) (...)/Tag – [...]/Jahr

- (17) Mit dem Gesamtinvestitionsvorhaben wurde im Dezember 2009 begonnen und es soll im Mai 2014 abgeschlossen werden. Die volle Produktionskapazität im Rahmen des Vorhabens soll Ende 2014 erreicht sein.

---

<sup>5</sup> Bei 230 Arbeitstagen/Jahr liegt die Jahreskapazität bei [...] x 230.

- (18) Der Beihilfeempfänger hat am 14. Dezember 2009 einen Direktzuschuss beantragt. Die Sächsische Aufbaubank bestätigte mit Schreiben vom 18. Dezember 2009, dass der Begünstigte grundsätzlich berechtigt sein werde, einen Direktzuschuss als Anreiz für die Umsetzung des Investitionsvorhabens zu erhalten. Die Investitionszulage wird – im vorliegenden Fall vorbehaltlich der Genehmigung durch die Kommission – im Rahmen einer steuerlichen Maßnahme gewährt, der zufolge ein gesetzlicher Anspruch auf Förderung nach objektiven Kriterien und ohne weiteren Ermessensspielraum des Mitgliedstaats besteht. Der Beihilfeempfänger musste die Investitionszulage daher nicht vor Beginn der Arbeiten beantragen.

### 2.3. Kosten des Investitionsvorhabens

- (19) Die förderfähigen Gesamtkosten des Vorhabens belaufen sich nominal auf 734,96 Mio. EUR. Der Gegenwartswert<sup>6</sup> beträgt 697 686 281 EUR. Tabelle II zeigt, wie sich die förderfähigen Gesamtkosten auf die einzelnen Jahre und Kategorien verteilen.

**Tabelle II: Förderfähige Investitionskosten (nominal in Mio. EUR)**

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Total
<i>Gebäude</i>		[...]	[...]	[...]	[...]		[...]
<i>Außenanlagen</i>		[...]	[...]	[...]	[...]		[...]
<i>Maschinen / Anlagen</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		[...]
<i>Immaterielle Aktiva</i>		[...]	[...]	[...]	[...]		[...]
<i>Insgesamt</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		<b>734,96</b>

- (20) Deutschland bestätigt, dass für gebrauchte oder vorhandene Ausrüstung keine Beihilfen beantragt werden und solche Ausrüstung nicht in den förderfähigen Kosten des Vorhabens enthalten ist. Deutschland hat bestätigt, dass immaterielle Aktiva von Dritten zu Marktpreisen erworben werden.
- (21) Außerdem werden der Direktzuschuss und die Steuervergünstigung unter der Voraussetzung gewährt, dass der Beihilfeempfänger die Investition in dem Fördergebiet nach Abschluss des Investitionsvorhabens mindestens fünf Jahre lang aufrechterhält.

---

<sup>6</sup> In diesem Beschluss beruht die Berechnung der Gegenwartswerte auf einem Basissatz von 1,45 % (anwendbar am Datum der Anmeldung), dem 100 Basispunkte hinzuzurechnen sind (Mitteilung der Kommission über die Änderung der Methode zur Festsetzung der Referenz- und Abzinsungssätze, ABl. C 14 vom 19.1.2008, S. 6).

## **2.4. Finanzierung des Investitionsvorhabens**

- (22) Deutschland bestätigt, dass der Eigenbeitrag des Beihilfempfängers 25 % der förderfähigen Kosten übersteigt und frei von öffentlicher Förderung jeder Art ist.

## **2.5. Obergrenze für Regionalbeihilfen**

- (23) Zwickau liegt in der Region Chemnitz im Freistaat Sachsen und damit in einem Fördergebiet nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe a AEUV, für das bei Regionalbeihilfen für Großunternehmen ein Höchstsatz von 30 % des BSÄ gilt<sup>7</sup>.

## **2.6. Rechtsgrundlage**

- (24) Rechtsgrundlagen für die Regelung in Deutschland sind
- a) für die Investitionszulage das Investitionszulagengesetz 2007 sowie das Investitionszulagengesetz 2010<sup>8</sup> und
  - b) für den Direktzuschuss der 36. Rahmenplan der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GA) für den Zeitraum 2007-2013<sup>9</sup>.

## **2.7. Beihilfebetrug**

- (25) Die Beihilfe in nominaler Höhe von 94 730 000 EUR (Nettogegenwartswert 83 470 000 EUR) wird dem VW-Konzern zwischen 2011 und 2016 ausgezahlt. Wie sich der Betrag auf den Direktzuschuss und die Investitionszulage verteilt, ist jedoch nicht bekannt.
- (26) Deutschland bestätigt, dass weder der Gegenwartswert des genehmigten Beihilfeshöchstbetrags noch die genehmigte Beihilfeintensität (Gegenwartswert) überschritten würden, falls die förderfähigen Kosten vom geschätzten Betrag abweichen sollten.
- (27) Ferner bestätigt Deutschland, dass die Beihilfe für das Vorhaben nicht mit Beihilfen aus anderen lokalen, regionalen, nationalen oder EU-Quellen zur Deckung derselben förderfähigen Kosten kumuliert wird.

## **2.8. Beitrag zur regionalen Entwicklung**

- (28) Nach Angaben Deutschlands sichert das Investitionsvorhaben die Arbeitsplätze von etwa 5300 Beschäftigten in der Produktion von Fahrzeugen der Segmente A und B.

---

<sup>7</sup> Vgl. Fußnote 2.

<sup>8</sup> Kurzbeschreibungen des Investitionszulagengesetzes 2007 und des Investitionszulagengesetzes 2010 wurden unter Aktenzeichen XR 6/07 (ABl C 41 vom 24.2.2007, S. 9) bzw. X 167/08 (ABl. C 280 vom 20.11.2009, S. 5) bei der Kommission registriert.

<sup>9</sup> Die Kurzbeschreibung des 36. Rahmenplans der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ wurde unter Aktenzeichen XR 31/2007 (ABl. C 102 vom 5.5.2007, S. 11) bei der Kommission registriert.

## **2.9. Allgemeine Bestimmungen**

- (29) Deutschland hat gegenüber der Kommission zugesagt,
- innerhalb von zwei Monaten nach Gewährung der Beihilfe eine Kopie der einschlägigen Rechtstexte für die in Rede stehende Maßnahme vorzulegen,
  - nach Genehmigung der Beihilfe durch die Kommission alle fünf Jahre einen Zwischenbericht (mit Angaben zu den ausgezahlten Beihilfebeträgen, zur Durchführung des Zuwendungsbescheids und zu anderen Investitionsprojekten am gleichen Standort/im gleichen Werk) zu übermitteln sowie
  - innerhalb von sechs Monaten nach Zahlung der letzten Beihilfetranche nach dem angemeldeten Finanzierungsplan einen ausführlichen Abschlussbericht vorzulegen.

## **3. BEIHLIFERECHTLICHE WÜRDIGUNG UND VEREINBARKEIT MIT DEM BINNENMARKT**

### **3.1. Vorliegen einer Beihilfe**

- (30) Die finanzielle Unterstützung für die Volkswagen Sachsen GmbH und die Volkswagen Sachsen Immobilienverwaltungs GmbH wird in Form eines Direktzuschusses des Freistaats Sachsen und einer Investitionszulage der Bundesrepublik gewährt und erfolgt somit aus staatlichen Mitteln. Daher handelt es sich um eine staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Förderung im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV.
- (31) Die Beihilfe wird zwei Tochtergesellschaften des VW-Konzerns gewährt und ist folglich selektiv.
- (32) Die finanzielle Unterstützung in Form eines Direktzuschusses und einer Investitionszulage für die Volkswagen Sachsen GmbH und die Volkswagen Sachsen Immobilienverwaltungs GmbH befreit diese Gesellschaften von Kosten, die sie normalerweise selbst zu tragen gehabt hätten. Daher entsteht den Gesellschaften ein wirtschaftlicher Vorteil gegenüber ihren Wettbewerbern.
- (33) Die finanzielle Unterstützung in Form eines Direktzuschusses und einer Investitionszulage wird für eine Investition gewährt, die zur Herstellung von Fahrzeugen führt. Da Fahrzeuge in großem Umfang zwischen den Mitgliedstaaten gehandelt werden, dürfte die Förderung den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.
- (34) Die Begünstigung der Volkswagen Sachsen GmbH und der Volkswagen Sachsen Immobilienverwaltungs GmbH sowie der Produktion der Volkswagen Sachsen GmbH durch die Beihilfe bedeutet, dass der Wettbewerb verfälscht wird oder eine Wettbewerbsverfälschung droht.
- (35) Daher stellt die Beihilfe in Form eines Direktzuschusses und einer Investitionszulage für die Volkswagen Sachsen GmbH und die Volkswagen Sachsen Immobilienverwaltungs GmbH nach Auffassung der Kommission eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV dar.

### **3.2. Rechtmäßigkeit der Beihilfe**

- (36) Deutschland hat die Beihilfemaßnahme vor ihrer Durchführung angemeldet und ist damit seiner Verpflichtung nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV sowie der Verpflichtung zur Einzelanmeldung nach Artikel 7 Buchstabe e der Gruppenfreistellungsverordnung für Regionalbeihilfen und nach Artikel 6 Absatz 2 der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (im Folgenden „AGVO“) nachgekommen.

### **3.3. Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Binnenmarkt**

- (37) Bei der Maßnahme handelt es sich um eine regionale Investitionsbeihilfe, so dass sie von der Kommission auf der Grundlage der Regionalbeihilfeleitlinien geprüft wurde. Die Maßnahme wurde als Beihilfe, die die in den Punkten 64 und 67 der Regionalbeihilfeleitlinien festgelegten Schwellenwerte übersteigt, angemeldet. Daher berücksichtigte die Kommission die Bestimmungen der Regionalbeihilfeleitlinien, insbesondere in Abschnitt 4.3 (große Investitionsvorhaben).

#### **3.3.1. Einhaltung der allgemeinen Bestimmungen der Regionalbeihilfeleitlinien**

- (38) Es gibt keine Hinweise darauf, dass der VW-Konzern insgesamt oder die Volkswagen Sachsen GmbH oder die Volkswagen Sachsen Immobilienverwaltungs GmbH im Besonderen sich in finanziellen Schwierigkeiten befinden würden, da die in den Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten<sup>10</sup> festgelegten Voraussetzungen nicht erfüllt sind. Folglich kommen die Beihilfeempfänger für eine Regionalbeihilfe in Betracht.
- (39) Die Beihilfe wird in Anwendung von Beihilferegelungen gewährt, die unter die Gruppenfreistellungsverordnung fallen und die Standardkriterien der Regionalbeihilfeleitlinien für die Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt erfüllen.
- (40) So stellt das Vorhaben eine grundlegende Umstellung des Gesamtproduktionsverfahrens einer bestehenden Betriebsstätte und damit eine Erstinvestition im Sinne von Punkt 34 der Regionalbeihilfeleitlinien dar. Durch stärkere Standardisierung erlaubt es das Baukastensystem dem Beihilfeempfänger, auf ein- und derselben Fertigungslinie Fahrzeuge unterschiedlicher Segmente herzustellen, was die Flexibilität gegenüber der Plattformstrategie deutlich erhöht.
- (41) Die beihilfefähigen Investitionskosten (siehe Tabelle II) wurden im Einklang mit den Regionalbeihilfeleitlinien bestimmt, und die Kumulierungsregeln sind eingehalten worden.
- (42) Die Volkswagen Sachsen GmbH und die Volkswagen Sachsen Immobilienverwaltungs GmbH sind ferner verpflichtet, die Investition in der Region mindestens fünf Jahre nach Abschluss des Vorhabens aufrechtzuerhalten.

---

<sup>10</sup> ABl. C 244 vom 1.10.2004, S. 2.

Der Beihilfeempfänger leistet außerdem einen von öffentlicher Förderung freien Eigenbeitrag in Höhe von mindestens 25 %.

- (43) Da die Beihilfe im Rahmen von Regionalbeihilferegelungen gewährt wird, kommt Punkt 10 der Regionalbeihilfeleitlinien, nach dem bei der beihilferechtlichen Würdigung weitere Elemente zu berücksichtigen sind, nach dem derzeitigen Verfahrensstand nicht zur Anwendung.
- (44) Die Kommission ist beim derzeitigen Verfahrensstand daher der Auffassung, dass die Standardkriterien für die Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt erfüllt sind.

### **3.3.2. Vereinbarkeit mit den Bestimmungen über Beihilfen für große Investitionsvorhaben**

#### *3.3.2.1. Einzelinvestition (Punkt 60 der Regionalbeihilfeleitlinien)*

- (45) Die Regionalbeihilfeleitlinien sollen verhindern, dass ein Mitgliedstaat eine große Einzelinvestition künstlich in kleinere Teilinvestitionen untergliedert, um die Vorschriften für Investitionsbeihilfen für große Investitionsvorhaben zu umgehen. Nach Punkt 60 der Regionalbeihilfeleitlinien stellen solche Teilvorhaben eine Einzelinvestition dar, wenn sie in einem Zeitraum von drei Jahren durchgeführt werden und festes Vermögen betreffen, das eine wirtschaftlich unteilbare Einheit bildet. Bei der Beurteilung der wirtschaftlichen Unteilbarkeit berücksichtigt die Kommission technische, funktionelle und strategische Verbindungen zwischen den Teilvorhaben sowie ihre räumliche Nähe zueinander.
- (46) Innerhalb des Zeitraums von drei Jahren erhielt der VW-Konzern bereits eine regionale Investitionsbeihilfe für eine Investition in Höhe von [...] Mio. EUR in das Presswerk am Standort Zwickau, die 2010 begonnen wurde und deren Abschluss für 2013 erwartet wird<sup>11</sup>. Da die erste und die in Rede stehende Investition parallel und in großer räumlicher Nähe erfolgen, ist zu prüfen, ob sie als Einzelinvestition anzusehen sind.
- (47) Deutschland hat der Kommission mitgeteilt, dass 2015 insgesamt [...] % der im Zwickauer Werk produzierten Presseile für den Golf [...] Variant, [...] % für den Golf [...] und [...] % für den Passat [...] Variant bestimmt sein werden. Deutschland bestätigt, dass sich kein Teil der förderfähigen Kosten im Rahmen des in Rede stehenden Vorhabens auf das Presswerk bezieht, weist jedoch darauf hin, dass [...] Mio. EUR der förderfähigen Gesamtkosten von [...] Mio. EUR in das Presswerk für Investitionen in Maschinen zur Herstellung von Presseilen für die drei genannten Fahrzeugtypen fließen werden.
- (48) Auf Grundlage dieser Informationen kann die Kommission beim derzeitigen Sachstand nicht zweifelsfrei ausschließen, dass technische, funktionelle und/oder strategische Verbindungen zwischen der Investition in das Presswerk und dem in Rede stehenden Investitionsvorhaben bestehen. Sie wird sich daher

---

<sup>11</sup> Das Werk Zwickau konkurriert mit anderen VW-Werken um eine weitere Investition in Höhe von [...] Mio. EUR für das [...], die gesondert angemeldet werden wird, sofern der Schwellenwert, ab dem eine Anmeldung erforderlich ist, erreicht wird.

im Rahmen eines förmlichen Prüfverfahrens näher mit dieser Frage beschäftigen.

### *3.3.2.2. Beihilfeintensität (Punkt 67 der Regionalbeihilfeleitlinien)*

- (49) Die vorgesehenen förderfähigen Gesamtkosten (Gegenwartswert) für das Vorhaben belaufen sich nominal auf insgesamt 734 960 000 EUR und abgezinst auf den Zeitpunkt der Anmeldung auf 697 749 981 EUR. Nach dem in Punkt 67 der Regionalbeihilfeleitlinien beschriebenen Herabsetzungsverfahren ergibt sich daraus für das Vorhaben eine zulässige Beihilfehöchstintensität von 11,96 % (BSÄ) (d. h. 83 470 498 EUR).
- (50) Da die Intensität der geplanten Beihilfe (83 470 000 EUR, d. h. ein BSÄ von etwa 11,96 %) die zulässige Beihilfehöchstintensität nicht übersteigt, steht die für das Vorhaben geplante Beihilfeintensität mit den Regionalbeihilfeleitlinien in Einklang. (Diese Berechnung müsste allerdings angepasst werden, wenn das förmliche Prüfverfahren ergibt, dass dieses Vorhaben zusammen mit der Investition in das Presswerk eine Einzelinvestition bildet (siehe Erwägungsgründe 45 bis 48)).

### *3.3.2.3. Anwendung der Filter für die eingehende Prüfung nach Punkt 68 Buchstaben a und b der Regionalbeihilfeleitlinien*

- (51) Die Genehmigung einer Regionalbeihilfe für große Investitionsvorhaben, die nach vorläufiger Prüfung unter Punkt 68 der Regionalbeihilfeleitlinien fallen, richtet sich nach dem Marktanteil des Beihilfeempfängers vor und nach der Investition, nach der durch das Investitionsvorhaben geschaffenen Kapazität und danach, ob es sich um einen Markt mit unterdurchschnittlicher Entwicklung handelt. Um die entsprechenden Überprüfungen nach Punkt 68 Buchstaben a und b der Regionalbeihilfeleitlinien vornehmen zu können, muss die Kommission zunächst den sachlich und den räumlich relevanten Markt abgrenzen.

#### *Betroffenes Produkt*

- (52) Im Zuge der Investition wird die Volkswagen Sachsen GmbH als von der Beihilfe betroffene Produkte Pkw der Segmente A und B (und möglicherweise später auch des Segments A0) nach POLK produzieren. Fahrzeuge anderer Segmente bzw. andere Produkte können auf den durch die Beihilfe geförderten Fertigungslinien nicht hergestellt werden.

#### *Sachlich relevanter Markt*

- (53) Nach Punkt 69 der Regionalbeihilfeleitlinien umfasst der sachlich relevante Markt das betreffende Produkt und jene Produkte, die vom Verbraucher (wegen der Merkmale des Produkts, seines Preises und seines Verwendungszwecks) oder vom Hersteller (durch die Flexibilität der Produktionsanlagen) als seine Substitute angesehen werden.
- (54) Die Kommission hat in ihren Kartellbeschlüssen anerkannt, dass der Automobilmarkt zwar herkömmlicherweise anhand einer Reihe objektiver Kriterien wie Hubraum oder Fahrzeuglänge segmentiert worden ist, die Grenzen zwischen den einzelnen Segmenten aufgrund anderer Faktoren allerdings verschwimmen. Deshalb wurde bisher in Kartellbeschlüssen die Frage

offengelassen, ob für die Zwecke der wettbewerbsrechtlichen Prüfung das Pkw-Segment als ein Produktmarkt betrachtet oder dieser weiter unterteilt werden sollte.

- (55) Die Kommission hält außerdem fest, dass PRODCOM-Codes<sup>12</sup> für eine weitere Segmentierung nicht von Bedeutung sind, da es zu viele Überschneidungen gibt und diese Klassifizierung in der Branche in der Regel nicht für die Marktbewertungen herangezogen wird. Zudem könnten im Prinzip auch noch andere Klassifizierungen, die anderen Zwecken dienen, in Betracht gezogen werden, z. B. jene, die die Vereinigung europäischer Autohersteller ACEA (Association des Constructeurs Européens d'Automobiles) verwendet.
- (56) Es gibt verschiedene Dienstleister, die den Automobilmarkt analysieren. Führend in diesem Bereich sind u. a. die Beratungsunternehmen ISH Global Insight und POLK. Mitgliedstaaten und Beihilfeempfänger übermitteln in der Regel ihre Angaben entsprechend einer von diesen Beratungsunternehmen vorgenommenen Segmentierung. ISH schlägt eine kleinteilige Segmentierung des Pkw-Markts vor (27 Segmente), während POLK den Automobilmarkt anhand von 8 Segmenten (A000, A00, A0, A, B, C, D und E) differenziert, wobei das Segment A000 für Kleinwagen für den Stadtverkehr und das Segment E für Luxuswagen der obersten Preisklasse steht. Von Segment A000 bis Segment E steigen Durchschnittspreis, Größe und durchschnittliche Motorisierung der Pkw kontinuierlich an.
- (57) Deutschland hat in der Anmeldung die POLK-Segmentierung verwendet, da der VW-Konzern seine gesamte langfristige Geschäftsplanung sowie seine Analysen darauf stützt. Beim derzeitigen Sachstand die Kommission der Auffassung, dass die Marktsegmentierung von POLK geeignet und ausreichend detailliert ist, so dass sie diese für die Würdigung des in Rede stehenden Vorhabens anwendet.
- (58) Da Hersteller Modellvarianten mit bestimmten Ausrüstungsfunktionen anbieten, so dass die Kunden die Wahl zwischen der Pkw-Variante (*passenger car vehicles – PCV*) und dem leichten Nutzfahrzeug (*light commercial vehicle – LCV*) haben, und beide Ausführungen auf den Fertigungslinien der Hersteller produziert werden können, sind die Pkw-Modelle und die LCV-Modelle möglicherweise substituierbar. Deutschland hat bestätigt, dass auf den neuen Fertigungslinien auch LCV-Modelle der in Rede stehenden Segmentgruppen hergestellt werden können. Deshalb seien LCV den entsprechenden POLK-Segmenten A0, A und B zugeordnet worden. Da für die Kommission jedoch noch offen ist, ob es sich bei leichten Nutzfahrzeugen (LCV) um einen getrennten sachlich relevanten Markt handelt, ersucht sie die Mitgliedstaaten sowie Beteiligte auch zu dieser Frage um Stellungnahme.

*Sachlich relevanter Markt als zusammengefasstes Segment aus den Segmenten A0 bis B*

- (59) Nach Auffassung Deutschlands sollte die Kommission aus den nachstehend aufgeführten Gründen ein zusammengefasstes Segment aus den POLK-Segmenten A0 bis B als sachlich relevanten Markt zugrunde legen.

---

<sup>12</sup> 34.10.12.00, 34.10.13.00, 34.30.11.00 und 34.30.12.00.

- (60) Deutschland macht geltend, dass zwischen benachbarten Segmenten ein gewisser Grad an Nachfragesubstitution bestehe. Da in dieser Logik nach Auffassung Deutschlands zwischen den Segmenten A0 und A und den Segmenten A und B eine Nachfragesubstitution besteht, sollte ein zusammengefasstes Segment, das die Segmente A0 bis B umfasst, den sachlich relevanten Märkten bilden. Deutschland äußerte Zweifel daran, dass über diese Segmente hinaus noch eine Nachfragesubstitution besteht.
- (61) Des Weiteren macht Deutschland geltend, dass es angebotsseitig starke Substitutionsverhältnisse zwischen den Segmenten A0, A und B gebe, da der Zweck des neuen Investitionsvorhabens darin bestehe, bei der Fertigung von Fahrzeugen flexibler zwischen den Segmenten A0, A und B wechseln zu können. Aus diesem Grund sind Deutschland und der Beihilfeempfänger nicht bereit, den einzelnen Segmenten A0, A und B jeweils einen bestimmten Teil der Produktionskapazität zuzuordnen.
- (62) Bezugnehmend auf diese Argumente hält die Kommission fest, dass am Rande eines jeden Segments durchaus eine begrenzte Nachfragesubstitution bestehen kann. Dennoch dürfte es sich als schwierig erweisen, für Fahrzeuge, die am äußeren Ende der vorgeschlagenen Segmentbandbreite liegen, d. h. zwischen VW Polo (Segment A0) und AUDI A4 (Segment B), nachfrageseitig Substitutionsverhältnisse geltend zu machen.
- (63) In ihrer Beschlusspraxis zur Abgrenzung des sachlich relevanten Marktes für Fahrzeuge hat die Kommission bislang nicht ausschließlich zusammengefasste Marktsegmente als sachlich relevanten Markt akzeptiert, sondern sich auch auf andere plausible alternative Marktsegmente gestützt, bei denen zusätzlich zu den zusammengefassten Segmenten auch einzelne Pkw-Segmente (einschließlich der engsten Segmentierung, für die Daten verfügbar sind) als plausible sachlich relevante Märkte berücksichtigt werden<sup>13</sup>. Die Frage, ob ein zusammengefasstes Segment, das mehrere Segmente in sich vereint, als sachlich relevanter Markt betrachtet werden kann, ist unter anderem Gegenstand des förmlichen Prüfverfahrens in der Beihilfesache C31/2009<sup>14</sup>, bei der es um eine ungarische Regionalbeihilfe für ein Investitionsvorhaben der VW-Tochtergesellschaft AUDI Hungaria Motor Kft geht, und auch Gegenstand des förmlichen Prüfverfahrens zu

---

<sup>13</sup> Entscheidung vom 29.4.2009 in der Beihilfesache N 635/2008 – Italien – Großes Investitionsvorhaben – Fiat Sizilien (ABl. C 219 vom 12.9.2009, S. 3); dort heißt es in Erwägungsgrund 76, dass zusätzlich zu zusammengefassten Segmenten auch das einzelne Segment, dem das in Rede stehende Modell zugeordnet wird, als möglicher sachlich relevanter Markt berücksichtigt werden sollte. Siehe auch C31/2009 (ex N 113/2009) – Ungarn – Großes Investitionsvorhaben – Beihilfe für Audi Hungaria Motor Kft; dort wird in Erwägungsgrund 84 ebenfalls darauf hingewiesen, dass jedes der Segmente von A00 bis E einen plausiblen sachlich relevanten Markt bildet; in diesem Beschluss werden die Marktanteile für jedes einzelne Segment untersucht. Siehe auch die Entscheidung der Kommission vom 17.6. 2009 in der Beihilfesache N 473/2008 Ford España (ABl. C 19 vom 26.1.2010, S. 5) und in der Beihilfesache N 767/2007 Ford Craiova (ABl. C 238 vom 17.9.2008, S. 4).

<sup>14</sup> SA.27913 – Staatliche Beihilfe C 31/2009 – Ungarn – Großes Investitionsvorhaben – Beihilfe für Audi Hungaria Motor Kft.; Entscheidung vom 28.10.2009 (K(2009)8131) in der Beihilfesache C 31/2009 (ABl. C 64 vom 16.3.2010, S. 15); Beschluss zur Ausweitung des Verfahrens vom 6. Juli 2010 (K(2010)4474 in der Beihilfesache C 31/2009 (ABl. C 243 vom 10.9.2010, S. 4).

einer polnischen Investitionsbeihilfe zugunsten von Fiat Powertrain Technologies<sup>15</sup>.

- (64) Aus diesen Gründen lässt die Kommission in der vorliegenden Sache die genaue Abgrenzung des sachlich relevanten Marktes offen und berücksichtigt alle plausiblen Marktabgrenzungen (einschließlich der engsten Segmentierung, für die Daten vorliegen).
- (65) Da der VW-Konzern Fahrzeuge der Segmente A und B (und möglicherweise A0) fertigen wird, sollten nach Auffassung der Kommission beim derzeitigen Sachstand all diese einzelnen Segmente sowie auch das zusammengefasste Segment (A0 bis B) alle als plausible sachlich relevante Märkte betrachtet werden.

#### *Räumlich relevanter Markt*

- (66) Nach Punkt 70 der Regionalbeihilfeleitlinien sind die Märkte zwecks Anwendung von Punkt 68 der Regionalbeihilfeleitlinien normalerweise auf Ebene des EWR abzugrenzen.
- (67) Nach Auffassung Deutschlands ist der räumlich relevante Markt für Fahrzeuge ein globaler Markt, da die großen, international tätigen Automobilhersteller in globalem Wettbewerb zueinander stehen.
- (68) Zudem seien die zehn größten OEM mit ihren globalen Distributionssystemen und Vertriebsstandorten weltweit vertreten. Der VW-Konzern verfügt über Produktionsstandorte und Absatzgebiete, die sich auf Europa, Nord- und Südamerika, Afrika und Asien verteilen. Die großen OEM konkurrieren auch konzernintern bei Standortentscheidungen, denn hinsichtlich ihrer Standortauswahl sind sie nicht regional beschränkt.
- (69) Des Weiteren macht Deutschland geltend, dass bei sinkenden Transportkosten die Import- und Exportquoten kontinuierlich steigen. Jedes dritte in der EU produzierte Fahrzeug werde exportiert und jedes fünfte Fahrzeug sei importiert. Ferner nehme die Marktintegration auf globaler Ebene aufgrund von Zusammenschlüssen sowie der Gründung von Joint Ventures und anderer Formen der Kooperation weiter zu.
- (70) Zur Untermauerung des Arguments, dass es sich beim Automobilmarkt um einen globalen Markt handelt, übermittelte Deutschland Daten, aus denen hervorgeht, dass a) die durchschnittliche Exportquote für im EWR gefertigte Fahrzeuge der Segmente A und B zwischen 2004 und 2009 bei [10-20] % bzw. [20-30] % lag, b) die Exportquote für Fahrzeuge der Segmente A und B, die der VW-Konzern im EWR produziert hat und die für den Verkauf außerhalb des EWR bestimmt sind, im Zeitraum 2008-2015 zwischen [10-20] % und [20-30] % für das A-Segment und zwischen [10-20] % und [30-50] % für das B-Segment liegt, und c) für den Zeitraum 2013-2018 für die Modelle, die im Zwickauer Werk gefertigt werden

---

<sup>15</sup> SA30340 – C/2011 (ex.N38/2010) – Großes Investitionsvorhaben – Fiat Powertrain Technologies Poland, Beschluss vom 9.2.2011 (ABl. C 151 vom 21.5.2011, S. 5).

sollen, eine Exportquote zwischen [10-20] % und [20-30] % (Segment A) bzw. zwischen [3-10] % und [4-10] % (Segment B) zu erwarten ist.

- (71) Ferner macht Deutschland geltend, dass in dieser Sache für Segment B, der EWR-Markt und der nordamerikanische Markt zu einem räumlich relevanten Markt zusammengefasst werden sollte, in dem der Marktanteil des VW-Konzerns in jedem relevanten Jahr weniger als 25 % beträgt. Des Weiteren solle der Markt EWR/Nicht-EWR Europa als räumlich relevanter Markt für Segment A zugrunde gelegt werden, denn der Anteil des VW-Konzerns an diesem Markt liege jedes Jahr – wenn auch knapp – unter 25 %.
- (72) Nach Auffassung der Kommission ist bei Beschlüssen über staatliche Beihilfen für Produktionsanlagen, in denen die Auswirkungen der Beihilfen im Hinblick auf eine etwaige Verzerrungen des Wettbewerbs zwischen den Herstellern und eine etwaige Beeinträchtigung des Handels zwischen Mitgliedstaaten geprüft werden, die Marktlage auf Herstellungsebene ausschlaggebend.
- (73) Im Einklang mit jüngsten Beschlüssen über staatliche Beihilfen zugunsten der Automobilindustrie vertritt die Kommission die Auffassung, dass die Produktion in der Automobilbranche angebotsseitig zumindest EWR-weit erfolgt.
- (74) Nachfrageseitig, d. h. vor allem auf Einzelhandelsebene, haben sich die Wettbewerbsbedingungen in der EU erheblich verbessert (insbesondere hinsichtlich der technischen Handelshemmnisse und Vertriebssysteme), auch wenn Preisunterschiede und unterschiedliche Besteuerungssysteme weiterhin hemmend wirken; auch die Marktdurchdringung der größten Wettbewerber schwankt noch je nach Mitgliedstaat und insbesondere je nach Kontinent.
- (75) Aus den vorstehenden Gründen und für die Zwecke der wettbewerbsrechtlichen Prüfung der vorliegenden Beihilfesache ist nach Auffassung der Kommission für die betreffenden Produkte mindestens der EWR als räumlich relevanter Markt zugrunde zu legen. Die Kommission kann allerdings auf der Grundlage der von Deutschland vorgebrachten Argumente nicht zweifelsfrei ausschließen, dass sich der räumlich relevante Markt in der Automobilbranche für die Segmente, für die die Investition bestimmt ist, auf den EWR-Markt beschränkt. Sie stellt insbesondere in Frage, dass der räumlich relevante Markt für die drei betreffenden Segmente ein globaler Markt ist, dass für Segment A der EWR-Markt und der Nicht-EWR-Markt Europa zusammen den räumlich relevanten Markt bilden und dass für Segment B der EWR und Nordamerika zusammen als räumlich relevanter Markt zugrunde gelegt werden kann.
- (76) Die Kommission weist darauf hin, dass derzeit in zwei anhängigen förmlichen Prüfverfahren (siehe Erwägungsgrund 63) die Frage behandelt wird, ob in Beihilfesachen, die die Automobilbranche betreffen, der räumlich relevante Markt über den EWR-Markt hinausgeht.
- (77) Für die Zwecke dieser vorläufigen Prüfung wird noch keine Abgrenzung des räumlich relevanten Marktes vorgenommen; die nach Punkt 68 Buchstabe a erforderliche Berechnung der Marktanteile in den betreffenden Kfz-Segmenten erfolgt auf globaler Ebene und auf Ebene des EWR sowie für Segment B auch auf auf Ebene des zusammengefassten EWR/Nordamerika-Markts bzw. für

Segment A auf Ebene des EWR-Markts und des Nicht-EWR-Markts Europa insgesamt.

*Marktanteile*

- (78) Um ein Investitionsvorhaben nach Punkt 68 Buchstabe a der Regionalbeihilfeleitlinien zu prüfen, muss die Kommission prüfen, ob der Marktanteil des Beihilfeempfängers vor oder nach Abschluss der Investition 25 % übersteigt.
- (79) Der Marktanteil des Beihilfeempfängers wird auf Konzernebene und bezogen auf den sachlich und den räumlich relevanten Markt ermittelt. Da mit dem Investitionsvorhaben 2009 begonnen wurde und die volle Produktionskapazität 2014 erreicht sein soll, prüft die Kommission den Marktanteil des VW-Konzerns / VW-PO-Konzerns (einschließlich aller Marken des jeweiligen Konzerns) auf den relevanten Märkten zwischen 2008 und 2015.
- (80) Da die Produktionskosten und Preisen je nach Pkw erheblich schwanken und verlässliche Preisschätzungen kaum verfügbar sind, werden zur Abgrenzung von Märkten und Marktentwicklungen in diesem Sektor gemeinhin Umsatzdaten herangezogen. Deutschland hat folgende Angaben zu den Marktanteilen vorgelegt:

**Tabelle III: Marktanteile des VW-Konzerns/VW-PO-Konzerns in den einzelnen Pkw-Segmenten**

1.	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<b>Segment A0</b>								
<b>EWR</b>	[<25] %	[<25] %	[<25] %	[<25] %	[<25] %	[<25] %	[<25] %	[<25] %
<b>Weltmarkt</b>	[<25] %	[<25] %	[<25] %	[<25] %	[<25] %	[<25] %	[<25] %	[<25] %
<b>Segment A</b>								
<b>EWR</b>	[<25] %	[>25]%	[>25]%	[>25]%	[>25]%	[>25]%	[>25]%	[>25]%
<b>Weltmarkt</b>	[<25] %	[<25] %	[<25] %	[<25] %	[<25] %	[<25] %	[<25] %	[<25] %
<b>EWR/ Nicht-EWR Europa</b>	[<25] %	[>25]%	[<25] %	[<25] %	[<25] %	[<25] %	[<25] %	[<25] %
<b>Segment B</b>								
<b>EWR</b>	[>25]%	[>25]%	[>25]%	[>25]%	[>25]%	[>25]%	[>25]%	[>25]%
<b>Weltmarkt</b>	[<25] %	[<25] %	[<25] %	[<25] %	[<25] %	[<25] %	[<25] %	[<25] %

<b>EWR-Nordamerika</b>	[<25] %	[<25] %	[<25] %	[<25] %	[<25] %	[<25] %	[<25] %	[<25] %
<b>Segment A0 bis B</b>								
<b>EWR</b>	[<25] %	[<25] %	[<25] %	[<25] %	[<25] %	[<25] %	[<25] %	[<25] %
<b>Weltmarkt</b>	[<25] %	[<25] %	[<25] %	[<25] %	[<25] %	[<25] %	[<25] %	[<25] %

Quelle: POLK 05/2011; Weltmarkt-Daten: 9/2010

- (81) Aus diesen Angaben geht hervor, dass die Marktanteile in den Segmenten A und B im EWR 2015 den Schwellenwert von 25 % übersteigen werden. Im Segment B wird der Schwellenwert von 25 % bereits 2008 überschritten. Da der Beihilfeempfänger für mehr als 25 % des Verkaufs des betreffenden Produkts auf zwei plausiblen Märkten verantwortlich zu sein scheint, ist der Schwellenwert nach Punkt 68 Buchstabe a der Regionalbeihilfeleitlinien beim derzeitigen Sachstand überschritten.

#### *Produktionskapazität*

- (82) Die Kommission muss ferner prüfen, ob das Investitionsvorhaben mit Punkt 68 Buchstabe b der Regionalbeihilfeleitlinien vereinbar ist. So ist zu prüfen, ob die durch das Investitionsvorhaben geschaffene Kapazität, die anhand von Daten über den sichtbaren Verbrauch des betroffenen Produkts berechnet wurde, mehr als 5 % des Marktvolumens beträgt und ob in diesem Fall die in den fünf Jahren vor der Investition verzeichneten mittleren Jahreszuwachsraten des sichtbaren Verbrauchs im selben Zeitraum über der mittleren jährlichen Wachstumsrate des Bruttoinlandsprodukts im EWR lagen.
- (83) Deutschland macht geltend, dass zur Bestimmung der sich aus dem geförderten Vorhaben ergebenden Kapazitätserhöhung ausschließlich die Nettokapazitätserhöhung zu berücksichtigen sei.
- (84) Wie aus Tabelle I hervorgeht, beträgt die Nettokapazitätserhöhung (technische Maximalkapazität) für das Segment A0 [...] Fahrzeuge pro Tag, für das Segment A [...] Fahrzeuge pro Tag und für das Segment B [...] Fahrzeuge pro Tag. Nachstehende Tabelle stellt diese Nettoerhöhung im Verhältnis zum sichtbaren Verbrauch im EWR im Jahr vor der Investition (2008) dar. Der nach Punkt 68 Buchstabe b der Regionalbeihilfeleitlinien geltende Schwellenwert von 5 % bezüglich der Nettokapazitätserhöhung ist für das Segment A0 mit [...] % erkennbar überschritten. Deutschland hat eine Zusage des Beihilfeempfängers vorgelegt, der zufolge die Produktion des Beihilfeempfängers auf ein die technischen Möglichkeiten unterschreitendes Volumen beschränkt und [...] Fahrzeuge pro Tag nicht übersteigen wird. Das entspricht [...] % des sichtbaren Verbrauchs im EWR für Fahrzeuge des Segments A0. (Eine vergleichbare Zusage wurde auch für die maximale Produktionsmenge in den Segmenten A und B vorgelegt; nähere Angaben dazu in runden Klammern.)

**Tabelle IV: Zusätzliche lokale Nettokapazität in % der auf dem Pkw-Markt produzierten Gesamtmenge in den relevanten Segmenten im Jahr 2008**

Segment	Kapazität pro Tag vor der Investition	Technische Maximalkapazität pro Tag (Zusage bezügl. Höchstmenge)	Kapazitätserhöhung pro Tag (Zusage bezügl. Höchstmenge)	Anzahl Arbeitstage	Technische Höchstkapazität pro Jahr (Zusage bezügl. Höchstmenge)	Sichtbarer Verbrauch im EWR (2008)	Kapazitätserhöhung (Zusage bezügl. Höchstmenge)
A0	[...]	[...] ([...])	[..] ([...])	230	[...] ([...])	4 588 499	[>5]% ([<5]%)
A	[...]	[..] ([...])	[...] ([...])	230	[...] ([...])	6 026 726	[<5] % ([<5] %)
B	[...]	[...] ([...])	[...] ([...])	230	[...] ([...])	2 841 047	[<5] % ([<5] %)

(85) Beim derzeitigen Sachstand ist die Kommission jedoch nicht überzeugt, dass zur Anwendung des Kriteriums nach Punkt 68 Buchstabe b der Regionalbeihilfeleitlinien die Nettokapazitätserhöhung statt der Bruttokapazitätserhöhung heranzuziehen ist. Zweck des Kriteriums ist die Bestimmung der Fälle, in denen eine eingehende Prüfung erforderlich ist, nicht jedoch die Vorwegnahme eines Ergebnisses zur Vereinbarkeit einer Beihilfe. Der Beihilfegesamtbetrag wird auf der Grundlage der Gesamtinvestitionskosten und nicht des für eine Kapazitätserhöhung erforderlichen Anteils der förderfähigen Kosten berechnet.

(86) Tabelle V stellt die Nettokapazitätserhöhung in der in Rede stehenden Sache im Verhältnis zum sichtbaren Verbrauch im EWR im Jahr vor der Investition (2008) dar. Der nach Punkt 68 Buchstabe b der Regionalbeihilfeleitlinien geltende Schwellenwert von 5 % wird auch in den Segmenten A und B erkennbar überschritten.

**Tabelle V: Geschaffene Bruttokapazität in % der auf dem Pkw-Markt produzierten Gesamtmenge in den relevanten Segmenten im Jahr 2008**

Segment	Kapazität pro Tag vor der Investition	Technische Maximalkapazität pro Tag (Zusage bezügl. Höchstmenge)	Kapazitätserhöhung pro Tag (Zusage bezügl. Höchstmenge)	Anzahl Arbeitstage	Technische Höchstkapazität pro Jahr (Zusage bezügl. Höchstmenge)	Sichtbarer Verbrauch im EWR (2008)	Kapazitätserhöhung (Zusage bezügl. Höchstmenge)
A0	[...]	[...] ([...])	[...] ([...])	230	[...] ([...])	4 588 499	[>5]% ([<5] %)
A	[...]	[...] ([...])	[...] ([...])	230	[...] ([...])	6 026 726	[>5]% ([>5] %)
B	[...]	[...] ([...])	[...] ([...])	230	[...] ([...])	2 841 047	[>5]% ([>5] %)

- (87) Ohne ihrem Ergebnis zur Verwendung der Netto- oder der Bruttokapazitätserhöhung im Rahmen des förmlichen Prüfverfahrens vorzugreifen, kann die Kommission beim derzeitigen Verfahrensstand nicht ausschließen, dass der Schwellenwert nach Punkt 68 Buchstabe b der Regionalbeihilfeleitlinien überschritten ist.
- (88) Daher muss die Kommission anhand der mittleren Jahreszuwachsrate (Compound Annual Growth Rate – CAGR) des sichtbaren Verbrauchs des betreffenden Produkts feststellen, ob sich der Markt im EWR unterdurchschnittlich entwickelt. Deutschland hat hierzu folgende Angaben gemacht:

<b>EWR</b>	<b>2008</b>	<b>2003</b>	<b>CAGR</b>
A0	4 588 499	4 912 580	-1,36 %
A	6 026 726	5 841 504	0,63 %
B	2 841 047	3 459 067	-3,86 %
A0 bis B	13 456 272	14 213 151	-1,09 %

Quelle: POLK 05/2011

- (89) Wie zu erkennen ist, lag die mittlere Jahreszuwachsrate in jedem Segment unter der mittleren Jahreszuwachsrate des BIP im EWR im selben Zeitraum (d. h. unter 2,23 %).
- (90) Folglich kann die Kommission beim derzeitigen Sachstand nicht ausschließen, dass das Investitionsvorhaben in einem Markt mit unterdurchschnittlicher Entwicklung zu einer über 5 % des sichtbaren Verbrauchs des betreffenden Produkts hinausgehenden Kapazitätserhöhung führen wird.

#### **4. WETTBEWERBSRECHTLICHE BEDENKEN UND GRÜNDE FÜR DIE ERÖFFNUNG DES VERFAHRENS**

- (91) Aus vorstehend dargelegten Gründen zweifelt die Kommission nach einer vorläufigen Prüfung daran, dass die angemeldete Beihilfe die in Punkt 68 der Regionalbeihilfeleitlinien genannten Schwellenwerte einhält.
- (92) Die Kommission stimmt in folgenden Punkten nicht Deutschland überein:
- (a) Abgrenzung des sachlich relevanten Markts für die in Rede stehenden Pkw-Modelle: Beim derzeitigen Sachstand zweifelt die Kommission daran, dass anstelle der einzelnen Pkw-Segmente A0, A und B (POLK-Segmentierung) die vorgeschlagene Segmentgruppe als sachlich relevanter Markt angesehen werden kann.
  - (b) Abgrenzung des räumlich relevanten Marktes: Beim derzeitigen Sachstand zweifelt die Kommission daran, dass der räumliche Markt im

Fahrzeugsegment allgemein und in den in Rede stehenden Segmenten größer als der EWR-Markt ist.

- (93) Ferner bleibt für die Kommission offen, ob leichte Nutzfahrzeuge (LCV) demselben sachlichen Markt/Produktmarkt angehören wie Pkw (PCV)<sup>16</sup>.
- (94) Angesichts der Tatsache, dass die betreffenden Märkte sich unterdurchschnittlich entwickeln und in relativen bzw. absoluten Zahlen schrumpfen, erinnert die Kommission an dieser Stelle nochmals an die bereits zum Ausdruck gebrachten Zweifel, dass die durch das Investitionsvorhaben geschaffene und durch Daten über den sichtbaren Verbrauch belegte Kapazitätserhöhung nicht 5 % des Marktvolumens vor der Investition übersteigt. Nach Punkt 70 der Regionalbeihilfeleitlinien obliegt die Beweislast dafür, dass die unter Punkt 68 Buchstaben a und b genannten Schwellenwerte nicht überschritten sind, dem Mitgliedstaat.
- (95) Des Weiteren fragt sich die Kommission, ob ein am selben Produktionsstandort parallel laufendes gefördertes Investitionsvorhaben, in dessen Rahmen Presseile hergestellt werden, die auch in den in Rede stehenden Fahrzeugen zum Einsatz kommen sollen, nicht zusammen mit dem in Rede stehenden Investitionsvorhaben eine Einzelinvestition bildet.
- (96) Folglich ist die Kommission verpflichtet, alle erforderlichen Konsultationen durchzuführen und daher das Verfahren nach Artikel 108 Absatz 2 AEUV zu eröffnen. Beteiligte, auf die sich die Gewährung der Beihilfe auswirken kann, erhalten auf diese Weise Gelegenheit zur Stellungnahme. Die Kommission wird in ihrem abschließenden Beschluss sowohl die Angaben des betreffenden Mitgliedstaats als auch die von Beteiligten übermittelten Informationen berücksichtigen.
- (97) Sollte es der Kommission anhand der Stellungnahmen, die zur Eröffnung des förmlichen Prüfverfahrens eingehen, nicht möglich sein, zweifelsfrei festzustellen, dass die in Punkt 68 Buchstaben a und b genannten Schwellenwerte nicht überschritten werden, wird sie eine eingehende Prüfung des Investitionsvorhabens auf der Grundlage der Mitteilung der Kommission betreffend die Kriterien für die eingehende Prüfung staatlicher Beihilfen mit regionaler Zielsetzung zur Förderung großer Investitionsvorhaben durchführen<sup>17</sup>.
- (98) Der Mitgliedstaat und die Beteiligten werden aufgefordert, in ihren Stellungnahmen zum Eröffnungsbeschluss alle Angaben zu übermitteln, die für eine eingehende Prüfung erforderlich sind, und, wie in der Mitteilung beschrieben, alle geeigneten Informationen und Unterlagen vorzulegen.
- (99) Auf der Grundlage der zu den genannten Aspekten übermittelten Informationen wird die Kommission die positiven und negativen Auswirkungen der Beihilfe

---

<sup>16</sup> Siehe Erwägungsgrund (58).

<sup>17</sup> Mitteilung der Kommission betreffend die Kriterien für die eingehende Prüfung staatlicher Beihilfen mit regionaler Zielsetzung zur Förderung großer Investitionsvorhaben (ABl. C 223 vom 16.9.2009, S. 3).

abwägen, indem sie die Auswirkungen insgesamt in einer Weise prüft, die den Abschluss des förmlichen Prüfverfahrens erlaubt.

## 5. BESCHLUSS

- (100) Aus vorstehenden Gründen fordert die Kommission Deutschland im Rahmen des Verfahrens nach Artikel 108 Absatz 2 AEUV auf, innerhalb eines Monats nach Eingang dieses Schreibens Stellung zu nehmen und alle für die Würdigung der Beihilfemaßnahme sachdienlichen Informationen zu übermitteln. Deutschland wird aufgefordert, unverzüglich eine Kopie dieses Schreibens an den potenziellen Beihilfeempfänger weiterzuleiten.
- (101) Die Kommission erinnert Deutschland an die aufschiebende Wirkung von Artikel 108 Absatz 3 AEUV und verweist auf Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates, wonach alle rechtswidrigen Beihilfen unter Umständen vom Empfänger zurückzufordern sind.
- (102) Die Kommission weist Deutschland darauf hin, dass sie die Beteiligten durch Veröffentlichung des vorliegenden Schreibens und einer aussagekräftigen Zusammenfassung dieses Schreibens im *Amtsblatt der Europäischen Union* von dem Vorgang in Kenntnis setzen wird. Außerdem wird sie die Beteiligten in den EFTA-Staaten, die das EWR-Abkommen unterzeichnet haben, durch die Veröffentlichung einer Bekanntmachung in der EWR-Beilage zum *Amtsblatt der Europäischen Union* und die EFTA-Überwachungsbehörde durch die Übermittlung einer Kopie dieses Schreibens in Kenntnis setzen. Alle Beteiligten werden aufgefordert, innerhalb eines Monats ab dem Datum dieser Veröffentlichung Stellung zu nehmen.

Falls dieses Schreiben vertrauliche Angaben enthält, die nicht veröffentlicht werden sollen, werden Sie gebeten, bei der Kommission innerhalb von 15 Arbeitstagen nach Eingang des Schreibens einen mit Gründen versehenen Antrag auf vertrauliche Behandlung zu stellen. Andernfalls geht die Kommission davon aus, dass Sie mit der Veröffentlichung des vollständigen Wortlauts dieses Schreibens einverstanden sind. Bitte richten Sie Ihren Antrag, in dem die entsprechenden Angaben zu präzisieren sind, per Einschreiben oder Fax an:

Europäische Kommission  
Generaldirektion Wettbewerb  
Registratur Staatliche Beihilfen  
1049 Bruxelles/Brussel  
BELGIQUE/BELGIË  
Fax +32 229-61242

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Für die Kommission

Joaquín ALMUNIA  
Vize-Präsident