РЕШЕНИЕ (ЕС) 2017/166 НА КОМИСИЯТА

от 27 ноември 2015 година

относно държавна помощ SA. 38831 (2014/C) (ex 2014/N), която Португалия възнамерява да приведе в действие в полза на Volkswagen Autoeuropa, Lda

(нотифицирано под номер C(2015) 8232)

(само текстът на португалски език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 108, параграф 2, първа алинея от него,

като взе предвид Споразумението за Европейското икономическо пространство, и по-специално член 62, параграф 1, буква а) от него,

като покани заинтересованите страни да представят мненията си в съответствие с посочен(ата) по-горе разпоредба(и) ([1]),

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

(1) С електронно уведомление, заведено на 30 юни 2014 г., Португалия уведоми, че е предоставила регионална инвестиционна помощ на предприятие Volkswagen Autoeuropa, Lda (наричано по-долу „Autoeuropa“) на 30 април 2014 г., която подлежи на одобряване от Комисията.

(2) С писмо от 2 октомври 2014 г. Комисията информира Португалия, че е решила да открие процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз, по отношение на помощта.

(3) Решението на Комисията за откриване на процедурата бе публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* ([2]). Комисията покани заинтересованите страни да представят мненията си.

(4) Португалия представи мнения относно решението за откриване на процедура на 15 декември 2014 г. (2014/127950); допълнителна информация бе изпратена с писма от 27 февруари 2015 г. (2015/019588), 12 юни 2015 г. (2015/056315) и 27 юли 2015 г. (2015/073908). На 19 май 2015 г. в сградата на Autoeuropa е проведена среща между службите на Комисията, португалските органи и бенефициера.

(5) Комисията не получи мнения от заинтересовани страни.

2. ПОДРОБНО ОПИСАНИЕ НА МЯРКАТА/ПОМОЩТА

2.1. *ЦЕЛ НА МЯРКАТА ЗА ПОМОЩ*

(6) С предоставянето на помощ за инвестиции в съществуващото предприятие на Autoeuropa в Палмела, регион Península de Setúbal, регион, който отговаря на условията за предоставяне на регионална помощ съгласно член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС, със стандартен таван на регионалната помощ за големи предприятия от 15 % съгласно португалската карта на регионалните помощи, приложима за периода 2007—юни 2014 г. ([3]), Португалия възнамерява да доразвие съответния регион.

([1]) ОВ C 460, 19.12.2014 г., стр. 55.
([2]) Вж. бележка под линия 1.
([3]) Държавна помощ N 727/2006 — Португалия — Карта на регионалните помощи за периода 2007—2013 г. (ОВ C 68, 24.3.2007 г., стр. 26), удължена до края на юни 2014 г. с SA.37471 (2013/N) — Удължаване на срока на действие на картата на регионалните помощи на Португалия за периода 2007—2013 г. до 30 юни 2014 г. (ОВ C 50, 21.2.2014 г., стр.16).

2.2. *БЕНЕФИЦИЕРЪТ*

(7) Бенефициерът на помощта е Autoeuropa, дъщерно дружество, което е 100 % собственост на Volkswagen Group (наричано по-долу „VW Group“). VW Group е описано в множество решения за държавна помощ, последното от което е Решението на Комисията от 9 юли 2014 г. за откриване на официална процедура по разследване по отношение на регионалната помощ в полза на AUDI HUNGARIA MOTOR Ltd. ([4]), на което се позовава Комисията за допълнително описание на VW Group.

(8) Autoeuropa осъществява дейност в регион Setúbal от юни 1991 г. насам, като произвежда няколко модела леки автомобили с марка VW. Autoeuropa е голямо предприятие. Нито VW Group, нито Autoeuropa могат да се считат за предприятия в затруднение по смисъла на Насоките на Общността за държавните помощи за оздравяване и преструктуриране на предприятия в затруднение ([5]), които са в сила към момента на уведомяването.

2.3. *ИНВЕСТИЦИОННИЯТ ПРОЕКТ*

(9) Инвестиционният проект предвижда въвеждането на нова производствена технология, наречена „Modularer Querbaukasten“ (наричана по-долу „MQB“), която заменя традиционното производство на основата на платформа. Тази нова производствена технология позволява висока степен на гъвкавост при производството на различните модели леки автомобили, както и осъществяването на важни полезни взаимодействия при тяхното производство. Комисията се позовава на решението си от 13 юли 2011 г. за откриване на официална процедура по разследване по отношение на регионалната помощ в полза на Volkswagen Sachsen ([6]) за по-подробно описание на технологията.

(10) Инвестицията в Палмела позволява на Autoeuropa да произвежда леки автомобили, принадлежащи към три различни сегмента на пазара за леки автомобили, определени съгласно класификацията на POLK ([7]), а именно сегмент A0, сегмент A и сегмент B. Понастоящем VW Group възнамерява да произвежда с новата производствена линия високопроходим спортен автомобил (SUV) принадлежащ към сегмент A0, и лек автомобил, чиито спецификации все още не са напълно уточнени, принадлежащ към сегмент […] (*), и който ще замени настоящия модел на Autoeuropa от сегмент […], произвеждан на основата на платформа. VW Group не изключва възможността да започне производството на лек автомобил, принадлежащ към сегмент B, в рамките на пет години от завършването на инвестиционния проект. Общият производствен капацитет, който ще бъде постигнат с инвестиционния проект, възлиза на [140 000—160 000] леки автомобила годишно, като съгласно текущите планове част от този капацитет е предназначен за производството на [80 000—100 000] високопроходими спортни автомобила (SUV), принадлежащи към сегмент A0, а друга част е предназначена за производството на [50 000—60 000] леки автомобила от модела от сегмент […].

(11) Инвестиционният проект стартира на 26 юни 2014 г. и се предвижда да бъде завършен в голяма степен до декември 2018 г. Пълното производство е планирано за края на 2018 г.

2.4. *РАЗХОДИ ПО ИНВЕСТИЦИОННИЯ ПРОЕКТ*

(12) Съгласно договора за осъществяване на инвестицията и предоставяне на помощта, подписан между Португалия и VW Group, и представен от Португалия на 28 юли 2014 г., инвестицията включва допустими разходи на стойност от 672,9 милиона евро за оборудване и изграждане на инфраструктура (строителни работи), които ще бъдат направени в периода 2014—2019 г. Около една четвърт от тези разходи ще бъдат за специално оборудване за външни доставчици, т.е. капиталови активи, финансирани от Autoeuropa, които няма да се използват в предприятието на Autoeuropa в Палмела, но ще се предоставят от Autoeuropa на неговите доставчици, за да ги използват в своите предприятия за производството на части и компоненти за VW Group. Тези активи ще останат собственост на VW Group, въпреки че те ще съставляват неделима част от производствения инвентар на доставчиците.

(13) Разходите се отнасят изключително за нови, материални активи. В таблицата по-долу, която е изведена от инвестиционния договор, са представени планираните допустими разходи по тип и година.

([4]) Дело за държавна помощ SA.36754 LIP — HU — Помощ в полза на AUDI HUNGARIA MOTOR Ltd (ОВ C 418, 21.11.2014 г., стр. 25).
([5]) ОВ C 244, 1.10.2004 г., стр. 2.
([6]) Дело за държавна помощ SA.32169 — Германия — LIP — Помощ в полза на Volkswagen Sachsen GmbH (ОВ C 361, 10.12.2011 г., стр.17)
([7]) R. L. Polk & Co. (наричана също така POLK) е глобално интегрирана организация и основен доставчик на пазарна информация и анализи в автомобилната промишленост. На 16 юли 2013 г. IHS Inc., водещият световен източник на критична информация и анализи, приключи процеса по придобиване на R. L. Polk & Co.
(*) Търговска тайна

Таблица 1

Разбивка на допустимите разходи в милиони евро — Инвестиционен договор

	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	Общо
Оборудване	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Специално оборудване за външни доставчици	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
ОБЩО	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**672,9**

(14) Тази разбивка на разходите, която се основава на информацията в инвестиционния договор, е различна от разбивката на разходите във формуляра с допълнителна информация, приложен към уведомлението. Във формуляра с допълнителна информация португалските органи пояснявят, че VW Group е намалило общите посочени в инвестиционния договор инвестиционни разходи в размер от 672,95 милиона евро на 623,85 милиона евро. В таблицата по-долу е представена разбивката на разходите, получена от формуляра за допълнителна информация.

Таблица 2

Разбивка на допустимите разходи в милиони евро — Формуляр за допълнителна информация

	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	Общо
Оборудване	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Специално оборудване за външни доставчици	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
ОБЩО	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**623,9**

2.5. *ПРАВНО ОСНОВАНИЕ*

(15) Националното правно основание за предоставянето на помощта е Законодателен указ № 287/2007 от 17 август, изменен със Законодателен указ № 65/2009 от 20 март, с който се одобрява националната рамка за стимулиране на бизнес инвестициите, и Наредба № 1464/2007 от 15 ноември, изменена с Наредба № 1103/2010 от 25 октомври, с която се създава и регламентира схемата за помощи, озаглавена „Sistema de Incentivos a Inovação“.

(16) В изпълнение на своята схема за помощи „Sistema de Incentivos a Inovação“ Португалия предостави помощта, която подлежи на одобрение от Комисията. В съответствие с Регламент (ЕО) № 800/2008 на Комисията ([8]) (наричан по-долу „ОРГО от 2008 г.“) тази схема за помощи бе групово освободена по отношение на заявления за отпускане на помощ под прага на уведомяване, посочен в член 6 от този регламент.

2.6. *МЯРКАТА ЗА ПОМОЩ*

(17) Помощта, която подлежи на одобрение от Комисията, е отпусната с договор за предоставяне на помощ и за инвестиране, подписан на 30 април 2014 г. Дейностите по инвестиционния проект започнаха на 26 юни 2014 г., т.е. след подписването на договора.

([8]) Регламент (ЕО) № 800/2008 на Комисията от 6 август 2008 г. относно деклариране на някои категории помощи за съвместими с общия пазар в приложение на членове 87 и 88 от Договора (Общ регламент за групово освобождаване (ОВ L 214, 9.8.2008 г., стр. 3), чийто срок на действие бе удължен до 30 юни 2014 г.

(18) Помощта се отпуска под формата на частично възстановима субсидия. Инвестиционният договор предвижда предоставяне на помощ, която подлежи на възстановяване, в размер на 52,49 милиона евро (по номинална стойност) за инвестиционните разходи (включително специално оборудване за външни доставчици), възлизащи на 672,95 милиона евро, която частично се преобразува в безвъзмездна помощ, ако Autoeuropa изпълни определени параметри за реализирането на проекта, уговорени в рамките на договора. В уведомлението се посочва, че в резултат на последното планиране на разходите на VW Group слабо се е понижил размерът на очакваните инвестиционни разходи (623,9 милиона евро). Предвид този по-нисък размер, обявеният размер на помощта и обявеният интензитет на помощта в цени за 2014 г. са съответно 36,15 милиона евро и 6,03 %. Португалия поема ангажимент, че нито обявеният размер на помощта, нито обявеният интензитет на помощта няма да бъдат надвишени, ако направените допустими разходи се отклоняват от планирания размер на допустимите разходи, който е взет под внимание в уведомлението и изчислението на максималния размер на помощта.

(19) Португалия твърди, че собственият принос на Autoeuropa/Volkswagen, който ще бъде обезпечен от собствените ресурси на предприятието и няма да включва никаква публична помощ, ще бъде в размер на най-малко 25 % от допустимите разходи.

(20) Autoeuropa/Volkswagen се ангажира да запази инвестицията в продължение на най-малко 5 години след приключването на проекта.

2.7. *ОСНОВАНИЯ ЗА ОТКРИВАНЕ НА ПРОЦЕДУРАТА*

(21) В решението за откриване на процедурата Комисията изрази съмнения относно съответствието на мярката с разпоредбите на Насоките за национална регионална помощ за 2007—2013 г. ([9]) (наричани по-долу „НРПП за 2007—2013 г.“) относно допустимите разходи, максималния размер на помощта и максималния интензитет на помощта и следователно по отношение на съвместимостта ѝ с вътрешния пазар.

(22) Комисията отбеляза, че обявените допустими разходи включват разходи за специално оборудване за външни доставчици, по отношение на чиято допустимост Комисията изрази съмнения и съответно не бе в състояние да потвърди дали обявеният максимален размер на помощта, който е изчислен спрямо общите обявени инвестиционни разходи, не надвишава максималния размер, който може да бъде разрешен.

(23) Освен това Комисията отбеляза, че Autoeuropa е получило инвестиционна помощ за друг инвестиционен проект, осъществен в същото предприятие. Дейностите по другия инвестиционен проект са започнали по-малко от три години преди началото на дейностите по настоящия инвестиционен проект. Целта на инвестиционния проект е била да се иновира и оптимизира производственият процес чрез осъществяване на инвестиции в три области на дейност: i) в областта на информационните технологии чрез изпълнение на програми и внедряване на най-модерни в технологично отношение системи; ii) в областта на вътрешното и външното боядисване на моторни превозни средства чрез автоматизиране на метода на нанасяне на боя; и iii) в областта на щанците, които се използват за изготвянето на матрици за щанцоване на части. Към момента на вземане на решението за откриване на процедура Португалия не е изяснила до каква степен тези подобрения биха били уместни и дали биха се използвали дори и в случай на преустановяване на производството на основата на платформа и замяната му с производствената технология MQB.

(24) Въз основа на информацията, предоставена от Португалия, Комисията не бе в състояние да състави категорично мнение дали двата инвестиционни проекта съставляват единен инвестиционен проект по смисъла на точка 60 от НРПП за 2007—2013 г. и реши да оцени по време на официалното разследване дали двата проекта са икономически неделими по смисъла на бележка под линия 55 ([10]) от НРПП за 2007—2013 г.

([9]) Насоки за национална регионална помощ за 2007—2013 г. (ОВ C 54, 4.3.2006 г., стр. 13). На 28 юни 2013 г. Комисията прие Насоки за регионална помощ за периода 2014—2020 г., с които тя удължи периода на прилагане на НРПП за 2007—2013 г. до 30 юни 2014 г. (точка 186) (ОВ C 209, 23.1.2013 г., стр. 1).

([10]) В бележка под линия 55 от НРПП за 2007—2013 г. се посочва следното: Когато оценява дали първоначалната инвестиция е икономически неделима, Комисията ще взема предвид техническите, функционалните и стратегическите връзки, както и непосредствената географска близост. Икономическата неделимост се оценява отделно от формата на собственост. Това предполага, че при установяване дали даден голям инвестиционен проект представлява единен инвестиционен проект, оценката трябва да е една и съща независимо дали проектът се изпълнява от едно предприятие, от две или повече предприятия чрез споделяне на инвестиционните разходи или от няколко предприятия, които извършват отделни инвестиционни разходи в рамките на един и същ инвестиционен проект (например в случая със съвместни предприятия).

(25) Освен това съгласно точка 68 от ННРП за 2007—2013 г. Комисията е длъжна да започне официална процедура по разследване и да премине към по-задълбочена оценка на стимулиращия ефект, пропорционалността, както и на положителните и отрицателните въздействия на помощта, когато пазарният дял на бенефициера от съответния продуктов и географски пазар надвишава 25 % преди или след инвестицията (наричано по-долу „проверка в съответствие с точка 68, буква а)“) или когато създаденият с инвестицията производствен капацитет надвишава 5 % от пазар, който се намира в относителен или абсолютен упадък (наричано по-долу „проверка в съответствие с точка 68, буква б)“). Когато се изисква задълбочена оценка, тя ще се извършва въз основа на Съобщението на Комисията относно критериите за задълбочена оценка на регионалната помощ за големи инвестиционни проекти ([11]) (СКЗО).

(26) В решението за откриване на процедура Комисията не даде точно определение на съответния продуктов пазар, но взе под внимание всички определения на реалистични алтернативни пазари и по-специално на най-малкия сегмент, за който има налични данни. ([12]) Тъй като предприятие Autoeuropa ще произвежда леки автомобили, принадлежащи към сегменти A0 и […] съгласно класификацията на POLK, и би могло да произвежда също така леки автомобили, принадлежащи към сегмент B съгласно класификацията на POLK, Комисията счита, че тези отделни сегменти, а така също и сегмент SUV-B според Global Insight ([13]) за високопроходимите спортни автомобили (SUV), както и комбинираният сегмент (A0 до B) според класификацията на POLK следва да се считат за съответни реалистични пазари за настоящия случай.

(27) Съгласно точка 70 от ННРП за 2007—2013 г. за целите на извършване на проверките в съответствие с точка 68 пазарите обикновено следва да бъдат определяни на равнище ЕИП. За целите на оценката на настоящия случай Комисията счете, че съответният географски пазар за въпросните продукти обхваща най-малко цялото ЕИП. Португалските органи и Autoeuropa приеха Комисията да прилага това определение за географски пазар за целите на настоящото уведомление.

(28) По време на предварителното разследване анализът съгласно точка 68, буква а) от ННРП за 2007—2013 г. показа, че приложимият праг за пазарен дял от 25 % е надвишен в отделните сегменти A и B и в комбинираните сегменти A0, A и B (по класификацията на POLK) в ЕИП през всичките съответни години.

(29) Тъй като резултатът от проверката в съответствие с точка 68, буква а) наложи извършването на задълбочената оценка на помощта, Комисията счете, че не е необходимо да се извърши проверката съгласно точка 68, буква б).

3. **МНЕНИЯ НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ**

(30) Не бяха представени мнения от заинтересовани трети страни.

4. **МНЕНИЯ НА ПОРТУГАЛИЯ**

4.1. *СПЕЦИАЛНО ОБОРУДВАНЕ ЗА ВЪНШНИ ДОСТАВЧИЦИ*

(31) Португалия счита, че инвестициите в размер на 136,3 милиона евро в специално оборудване за външни доставчици са допустими разходи, тъй като оборудването е част от проекта, за който е подадено уведомление, те принадлежат към дълготрайните активи на Autoeuropa, намират се в завода на доставчик в подпомаган район в Португалия и ще бъдат запазени в продължение на най-малко пет години след приключването на проекта. Португалските органи се позовават на съображения 36 и 37 от Решение C(2002) 1803 Ford España SA ([14]), в което Комисията отбеляза, че разходите за специално оборудване за външни доставчици могат да се считат за допустими за регионална помощ, ако бъдат направени в подпомагани региони.

([11]) ОВ C 223, 16.9.2009 г., стр. 3.

([12]) Този подход е в съответствие с решения на Комисията относно държавна помощ SA. 34118 (Porsche Leipzig), Решение от 9 юли 2014 г. (C(2014) 4075) по дело за държавна помощ SA.34118, което все още не е публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз,* но е достъпно в интернет на следния адрес: http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm?clear=1&policy_area_id=3; Държавна помощ SA.30340 (Fiat Powertrain Technologies), Решение от 9 февруари 2011 г. (C(2011) 612) по дело за държавна помощ SA.30340 (ОВ C 151, 21.5.2011 г., стр. 5); Държавна помощ SA. 32169 (Volkswagen Sachsen), Решение от 13 юли 2011 г. (C(2011) 4935) по дело за държавна помощ SA.32169 (ОВ C 361, 10.12.2011 г., стр. 17); N 767/07 (Ford Craiova) Решение от 30 април 2008 г. (C (2008) 1613) по дело N 767/2007 (ОВ C 238, 17.9.2008 г., стр. 4); N 635/2008 (Fiat Sicily), Решение от 29 април 2009 г. (C(2009) 3051) по дело N 635/2008 (ОВ C 219, 12.9.2009 г., стр. 3); и N 473/2008 (Ford España) Решение от 17 юни 2009 г. (C(2009) 4530) по дело N 473/2008 (ОВ C 19, 26.1.2010 г., стр. 5).

([13]) Комисията прие в редица решения относно високопроходимите спортни автомобили (SUV), последно в окончателното си решение относно регионалната помощ за Porsche (Решение от 9 юли 2014 г. по дело SA.34118 (2012/C, ex 2011/N), която Германия планира да приведе в действие в полза на Porsche Leipzig GmbH и Dr. Ing. H.c.F. Porsche Aktiengesellschaft, което все още не е публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз,* но е достъпно в интернет на адрес http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm?clear=1&policy_area_id=3), че за високопроходимите спортни автомобили (SUV) класификацията на Global Insight е по-подходяща. Високопроходимите спортни автомобили (SUV), които попадат в сегмент A0 съгласно класификацията на POLK, съответстват на сегмент SUV-B по класификацията на Global Insight.

([14]) C34/2001, Решение от 7 май 2002 г. относно държавната помощ, която Испания предвижда да приведе в действие в полза на Ford España SA (нотифицирано под номер C(2002) 1803), публикувано в ОВ L 314, 18.11.2002 г., стр. 86.

(32) Преди подписването на инвестиционния договор през април 2014 г.VW Group и Autoeuropa разработиха инвестиционен план относно специалното оборудване за външни доставчици, в който бяха отчетени тези критерии за допустимост, и гарантираха, че сумата от 136,3 милиона евро включва само разходите за специално оборудване за външни доставчици, които отговарят на горепосочените условия. Португалските органи въведоха механизъм за контрол, за да следят съответствието с горепосочените условия.

4.2. *ЕДИНЕН ИНВЕСТИЦИОНЕН ПРОЕКТ*

(33) На 8 октомври 2013 г. Португалия подписа инвестиционен договор с Autoeuropa относно три различни проекта, всеки от който представлява първоначална инвестиция, насочена към разширяването на съществуващото предприятие, като Португалия не счита, че те съставляват единен инвестиционен проект по смисъла на точка 60 от ННРП за 2007—2013 г. с инвестиционния проект, за който е подадено уведомление.

4.2.1. ПЪРВОНАЧАЛНА ИНВЕСТИЦИЯ В РОБОТИ ЗА ВЪТРЕШНО И ВЪНШНО БОЯДИСВАНЕ (ЦЕХ ЗА БОЯДИСВАНЕ)

(34) Първият проект се е отнасял до въвеждането на роботи за автоматизация на процеса на вътрешно и външно боядисване, които са позволили постигането на подобрения по отношение на качеството (хомогенност във външния вид, намаляване на дебелината на слоя боя, намаляване на свръхразпръскването, намаляване на праха във вътрешната зона) и по отношение на производителността, както и по-добра ергономия и охрана на труда и намаляване на разхода на материали и отпадъците от боя. Съответните допустими разходи са възлизали на 20 милиона евро ([15]), а размерът на помощта — на 2,89 милиона евро, изчислен в брутен еквивалент на безвъзмездна помощ (БЕБП).

(35) Португалските органи подчертават, че тази инвестиция не е икономически неделимо цяло с инвестиционния проект, за който е подадено уведомление. Инвестиционният проект, за който е подадено уведомление, е насочен към постигането на основна промяна в цялостния производствен процес чрез внедряване на производствената технология MQB. Докато това изисква значителни инвестиции по-специално в монтажни съоръжения, внедряването на технологията MQB изисква само малки инвестиции в съществуващия цех за боядисване.

(36) Съществуващият цех за боядисване е функционирал преди и без инвестицията за внедряване на технологията MQB. По същия начин новите съоръжения за монтаж на основата на технологията MQB функционират без инвестициите в цеха за боядисване, т.е. производството на основата на технологията MQB би било възможно и функционално без предходната инвестиция в роботи в цеха за боядисване. Следователно, въпреки че и двете съоръжения са част от интегриран процес за производство на леки автомобили, те не са свързани чрез инвестициите в едно икономически неделимо цяло.

(37) Освен това съответните инвестиционни решения са взети самостоятелно (модернизация на цеха за боядисване: август 2011 г.; инвестиция в технологията MQB: май 2014 г.).

4.2.2. ПЪРВОНАЧАЛНА ИНВЕСТИЦИЯ В ЩАНЦИ (ИНСТРУМЕНТАЛЕН ЦЕХ)

(38) Вторият проект се е отнасял до инструменталния цех на Autoeuropa, който произвежда матрици и инструменти за щанцоване за метални части на каросерията на леките автомобили. Този цех е специализиран в производството на инструменти за капаци на двигателите и калници. Инструменталният цех доставя своите продукти до фабриките на VW Group по целия свят, т.е. той не снабдява само VW Group. Той е част от Autoeuropa, но функционира самостоятелно и независимо от основната дейност на фабриката, която е производство на превозни средства.

(39) Целта на първоначалната инвестиция в инструменталния цех е била разширяване на съществуващото предприятие. С оглед на постигането на набор от технологични подобрения с голямо въздействие по отношение на качеството на производството Autoeuropa е придобило ново оборудване за щанци, за да може да осигури възможност за изработка на инструменти с по-високо качество и за да повиши производствения обем на инструменталния цех. Допустимата инвестиция е била в размер на 12,7 милиона евро (сконтирана стойност от 12,66 милиона евро), а размерът на помощта е бил 1,84 милиона евро, изчислен в БЕБП.

(40) Предвид това, че инструменталният цех функционира независимо от процеса на производство на леки автомобили на основата на технологията MQB и че той е разположен в същата индустриална зона, но не на същия поземлен парцел като завода за производство на леки автомобили, както и предвид това, че решенията за осъществяване на инвестициите са взети самостоятелно едно от друго (за модернизацията на инструменталния цех през 2011 г., а за инвестицията за внедряване на технологията MBQ през май 2014 г.), португалските органи считат, че инвестицията в инструменталния цех не е икономически неделимо цяло с инвестиционния проект, за който е подадено уведомление.

([15]) 19,95 милиона евро, сконтирани към 2011 г., годината на стартиране на инвестиционния проект, при сконтов процент от 1,56 %.

4.2.3. ПЪРВОНАЧАЛНА ИНВЕСТИЦИЯ В ОБЛАСТТА НА ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ (ИТ)

(41) Третият проект е включвал инвестиции в хардуер, която в комбинация с нови софтуерни приложения е повишила информационната сигурност и е довела до по-стабилна продукция в рамките на производството на леки автомобили. Производството на леки автомобили зависи до голяма степен от информационни системи, които работят безпроблемно и надеждно, като конфигурацията на всеки лек автомобил (вид на двигателя, скоростна кутия, цвят и др.) се задава в производствения процес чрез информационната мрежа на групата. Допустимата инвестиция е била в размер на 5,5 милиона евро (сконтирана стойност от 5,5 милиона евро), а размерът на помощта е бил 0,79 милиона евро, изчислен в БЕБП.

(42) Португалските органи считат, че направената през 2011 г. инвестиция в информационни технологии не е икономически неделимо цяло с инвестиционния проект, за който е подадено уведомление. Новата производствена технология MQB би била възможна и функционална без предходната инвестиция в областта на информационната сигурност, предвид факта, че всички приложения, които поддържат и контролират производството на основата на технологията MQB, са щели да работят по същия начин без тази предходна инвестиция. Инвестицията в информационните технологии е реализирана преди и без инвестицията за внедряване на технологията MQB.

(43) Освен това решенията за осъществяване на инвестициите са взети независимо едно от друго — за инвестицията в областта на информационните технологии през 2011 г., а за инвестицията за внедряване на технологията MQB през май 2014 г.

4.3. *ЗАДЪЛБОЧЕНА ОЦЕНКА НА МЯРКАТА ЗА ПОМОЩ*

(44) Португалия предостави информацията, необходима за извършване на задълбочена оценка.

4.3.1. ПОЛОЖИТЕЛНИ ЕФЕКТИ ОТ ПОМОЩТА

(45) Португалия възнамерява да доразвие въпросния регион. Целта на инвестицията е да се създадат 500 нови преки работни места, а в дългосрочен план да се гарантира запазването на 3 339 съществуващи работни места.

(46) Проектът, за който е подадено уведомление, значително ще повиши квалификациите и уменията на служителите на бенефициера, което ще подобри тяхната пригодност за заетост във и извън VW Group и Португалия, а също така ще увеличи базата от квалифицирани работници в региона. Планират се специфични действия за обучение. Това професионално обучение има положително въздействие върху трансфера на ноу-хау основно в региона на полуостров Setúbal.

(47) Инвестиционният проект ще създаде повече бизнес възможности за доставчиците на Autoeuropa. Съгласно проучване на Центъра за изследвания в областта на автомобилната промишленост с разкриването на едно работно място в автомобилната промишленост се създават общо 2,5 нови работни места в предприятията на доставчиците и 2,2 нови работни места в други дружества в резултат на покупателната способност на служителите на доставчиците в Португалия. Португалия съответно очаква, че инвестицията ще доведе до създаването на 2 350 непреки работни места в допълнение към 500-те новосъздадени преки работни места.

(48) Освен това португалските органи подчертават качествените аспекти на положителните регионални въздействия на инвестиционния проект. Инвестиционният проект ще допринесе за развитието на региона на полуостров Setúbal, привличайки инвестиции от промишлени доставчици към региона, включващи трансфер на технологии (разпространение на знания) и групиране на предприятия от един и същ сектор в клъстери, което ще даде възможност за по-тясна специализация на отделните предприятия и ще доведе до повишаване на ефективността.

(49) Освен това бенефициерът бе поканен да участва заедно с водещи университети в няколко проекта в областта на разработването на производствени технологични процеси и ергономията.

4.3.2. ЦЕЛЕСЪОБРАЗНОСТ НА ПОМОЩТА

(50) Португалия изтъква, че в решението по дело Porsche Leipzig ([16]) Комисията вече е приела, че държавната помощ е подходящо средство за насърчаване на регионалното развитие на региони, които са в неизгодно положение спрямо средното равнище на развитие на другите региони в държавата членка. Тази обосновка се прилага също така и за инвестиционната помощ в регион Península de Setúbal, за която е подадено уведомление.

([16]) SA. 34118, Решение от 9 юли 2014 г., което все още не е публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз,* но е достъпно в интернет на адрес http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm?clear=1&policy_area_id=3, съображение 107.

(51) Регион Península de Setúbal е част от регион Lisboa e Vale do Tejo, който включва района на Лисабон и е най-развитият португалски регион. Ако обаче регион Península de Setúbal се разгледа самостоятелно, той би могъл да се класифицира като регион „а“, тъй като БВП на глава от населението варира между 45 % и 47 % от средното за ЕС равнище през периода 2006—2010 г. (периодът, използван за определяне на националните карти на регионалните държавни помощи за периода 2014—2020 г.).

(52) БВП на глава от населението в регион Península de Setúbal спрямо средния за Португалия е бил около 75 % за последните три години.

Таблица 3

БВП на глава от населението [1] **спрямо средния за Португалия (EUR)**

Години	Península de Setúbal Península de Setúba	Средно за Португалия	%
2013	12 302	16 372	75,1
2012	12 105	16 136	75,0
2011	12 656	16 686	75,8

[1] Източник на данните е INE — Instituto Nacional de Estatística (националната официална агенция по статистика).

(53) Поради това Португалия счита, че помощта, за която е подадено уведомление, е подходящ инструмент за подобряване на регионалното развитие на Península de Setúbal.

4.3.3. СТИМУЛИРАЩ ЕФЕКТ/ СЪПОСТАВИТЕЛЕН СЦЕНАРИЙ

(54) Португалия предостави информация, за да докаже, че помощта попада в обхвата на сценарий 2 от СКЗО, тъй като тя предоставя стимул на бенефициера да осъществи инвестицията в завода в регион Setúbal вместо в завода в [местоположение 1] (неподпомаган район в ЕИП), където би била реализирана инвестицията при липса на помощ. По-специално Португалия предостави подробности относно многоетапния процес на вземане на решения и относно финансовите данни от съпоставителния сценарий, които са описани по-долу.

Процес на вземане на решения на VW Group

(55) В VW Group инвестиционните решения се подготвят в рамките на многоетапен процес на вземане на решения, при който лицата, които отговарят за вземането на решения, анализират различни обекти, като сравняват конкурентните предимства. Основните етапи са: 1) дългосрочно планиране на продажбите (ДПП) и кръгове на планиране; 2) разработване на продукти, вземане на решение относно продуктите и предварителен подбор на обектите; и 3) вземане на решение относно осъществяването на инвестицията и нейното местоположение.

(56) Решенията относно инвестиционния проект, за който е подадено уведомление, са взети, като е следван този общ процес. Тъй като обаче те са се отнасяли до инвестиционен проект на марката Volkswagen, съответните решения са били взети директно от органите на марката Volkswagen и не е имало допълнителни решения на равнище група, тъй като съставът на органите на групата до голяма степен е идентичен на този на марката Volkswagen.

(57) Въвеждането на нови продукти в рамките на VW Group се осъществява въз основа на т.нар. процес на създаване на продукти (ПСП), който включва дейности, вариращи от планиране на продукти до начало на производството (НП). ПСП включва четири основни етапа, както е посочено на схемата по-долу:

[…]



1) **ДПП и 61-ви кръг на планиране**

(58) Изходната точка е етапът на дългосрочно планиране на продажбите (ДПП), при който се анализират прогнози за развитието на пазара и за потенциалното търсене, както и колебанията на пазара. При ДПП се планира развитието на продуктите за […] години напред и се определя какви допълнителни производствени мощности следва да бъдат изградени или какви корекции са необходими в съществуващите мощности. ДПП се съпътства с годишни кръгове на планиране (КП), които се приключват от надзорния съвет на групата и при тях се определя финансовата рамка на планираните инвестиции. Крайният резултат от етапа на ДПП е предложение за пускане на нов(и) продукт(и), но все още не и решение относно разработването на продукт, осъществяването на инвестиции или избора на местоположение.

(59) По отношение на проекта, за който е подадено уведомление, по време на 61-вия кръг на планиране през 20xx г. е определено, че [140 000—160 000] единици годишно е реалистичен потенциал за продажбата на нови продукти в сегменти A0 SUV и […] ([…]). При планирането на производството е установена необходимостта от създаването на съответните производствени мощности. Същевременно комбинирането на обема на продажбите в сегменти A0 SUV и […] следва да отговаря на рамковите условия за стратегията относно технологията MQB.

(60) Резултатът от този етап е изготвянето на инвестиционен пакет за внедряването на технологията MQB за производството на [140 000—160 000] автомобила годишно от сегменти A0 SUV и […] с марката Volkswagen, като датите на планираното производство са определени за август 2016 г. за високопроходимите спортни автомобили от сегмент A0 SUV и ноември 2017 г. за […].

2) **Етап на разработване на продукти, вземане на решения относно продуктите и предварителен подбор на производствените обекти**

(61) По време на този етап няколко централни отдела на VW Group и съответните производствени обекти работят съвместно, за да подготвят както решението относно продуктите, така и предварителния подбор на обектите. Отдел „Контрол“ изпълнява централна и консолидираща роля по време на този етап.

(62) Първата стъпка от този втори етап е процесът на разработване на продукти, който съгласно вътрешния правилник на бенефициера винаги започва най-малко […] месеца преди предвижданата дата за началото на производството, като в случая с проекта, за който е подадено уведомление, това е август 2012 г. (първо начало на производството […]).

(63) Решението относно продуктите, т.е. решението за произвеждане на продукт, предложен при ДПП, изисква разработването на продукта да достигне предварително определена цел за осъществимост. Очакваните приходи, които ще се генерират от новия продукт, се сравняват с необходимите производствени (включително инвестиционни) разходи. С оглед на определянето на очакваните производствени разходи, първо, определено местоположение се включва хипотетично като предположение за целите на планирането (предполагаемо местоположение). Предполагаемото местоположение се използва, за да се установи първоначалната разходна структура и рамка на проекта. Това не води до предварителното определяне на конкретен производствен обект, но служи за разработването на необходимия базов сценарий за оценката на очакваните производствени разходи.

(64) В случай на последващ продукт в рамките на текущо производство, текущият производствен обект на продукта обикновено ще се избере като предполагаемия обект; за напълно нов продукт (без предшестващ продукт) предполагаемият обект обикновено се избира въз основа на показателите за ефективност, т.е. местоположението с най-добрите данни за ефективност ще бъде избрано като първа хипотеза. На практика под внимание се вземат и допълнителни критерии, като свободен капацитет или подходящи конструкции.

(65) В случая с проекта, за който е подадено уведомление, не е обсъждана възможността за инвестиция на зелено, тъй като инвестиционен пакет за производството на [140 000—160 000] леки автомобила, попадащи в пазарен ценови сегмент […], е твърде малък, за да гарантира рентабилност на инвестицията. Ако оценката на местоположението не се отнася до инвестиция на зелено, тогава двата основни критерия за определяне на подходящи местоположения са възможността за монтиране на допълнителни мощности в съществуващ завод и съвместимостта на съществуващите съоръжения в този обект с планирания проект, т.е. дали размерите на съществуващия цех за боядисване са подходящи и за планираната нова инвестиция и др.

(66) При прилагането на тези критерии са определени четири възможни местоположения ([местоположение 1 в неподпомаган район в ЕИП], регион Setúbal, [местоположение 2 извън ЕИП] и [местоположение 3 в неподпомаган район в ЕИП]), за които Португалия предостави търговска информация от юли 2012 г. относно първоначалните сравнителни изчисления на производствените разходи за един лек автомобил, извършени от отдел „Контрол“ на марката Volkswagen ([отдел „Контрол“ на групата]). Тези изчисления включват планирания обем на продажбите в

сегмент A0 SUV и в сегмент […], и обхващат освен това планирания обем на продажбите за [предварително определения модел], чието производство е предварително определено по изключение за [местоположение 1 в неподпомаган район в ЕИП]. Разгледани са три различни алтернативи за разпределяне на предвижданите производствени обеми на леки автомобили от сегмент A0 SUV, сегмент […] и [предварително определения модел] между четирите местоположения, и за всяка алтернатива [отдел „Контрол“ на групата] е извършил предварителни изчисления на производствените разходи и на инвестиционните разходи.

(67) На по-напреднал етап от процеса на планиране [местоположение 2 извън ЕИП] и [местоположение 3 в неподпомаган район в ЕИП] са изключени като възможни местоположения, тъй като те са се характеризирали съответно с високи разходи за логистика и високи разходи за персонал. При всички случаи, поради предишни решения за разполагане на производството на [предварително определения модел] в [местоположение 1 в неподпомаган район в ЕИП] и [местоположение 2 извън ЕИП], и за произвеждане на […] и […] в [местоположение 3 в неподпомаган район в ЕИП], през 2014 г. (когато са извършени допълнителни сравнителни изчисления от [отдел „Контрол“ на групата]) нито [местоположение 2 извън ЕИП], нито [местоположение 3 в неподпомаган район в ЕИП] са имали някакъв останал свободен капацитет. Поради това е направена оценка единствено на комбинирания обем на сегмент A0 SUV и […] за регион Setúbal и [местоположение 1 в неподпомаган район в ЕИП].

(68) Предвид гореизложеното [отдел „Контрол“ на групата] е изготвил решение относно продуктите с предполагаемо местоположение регион Setúbal. Португалия предостави доказателства, че на 10 март 2014 продуктовият комитет на марката Volkswagen (Volkswagen Ausschuss Produkte, VAP) е взел решението относно продуктите и е потвърдил регион Setúbal като предполагаемото местоположение. Представените от Португалия доказателства показват, че на този етап под внимание вече е била взета възможността за държавна помощ в размер на 36 милиона евро.

3) **Решение относно осъществяването на инвестицията и нейното местоположение**

(69) След като е взето решението относно продуктите, следващата стъпка е избор на най-подходящо местоположение за проекта. Отдел „Контрол“ обикновено започва с всички производствени обекти на Volkswagen и ограничава списъка до тези местоположения, които изглеждат подходящи за инвестицията. В резултат на процеса на създаване на продукти (ПСП) за всеки реалистичен обект се определят и обобщават сценарии за инвестицията и производството под формата на доклад относно решението. Въз основа на конкретно местоположение и препоръка за инвестиране, инвестиционният комитет на марката Volkswagen (Volkswagen Ausschuss Investitionen, VAI) трябва да реши дали да реализира проекта или не.

(70) Както беше пояснено, списъкът на реалистичните обекти на този етап е бил сведен до [местоположение 1 в неподпомаган район] и регион Setúbal. За тези два обекта са били определени и сравнени специфичните производствени разходи, свързани с местоположението. Тези специфични за местоположението разходи включват необходимите инвестиционни разходи и очакваните производствени разходи през референтен период. Португалия представи достоверни и актуални документи на дружеството от 9 май 2014 г., изготвени от [отдел „Контрол“ на групата] и […] (отдела за държавна помощ на групата), като доказателство за извършен съпоставителен анализ, при който е направено сравнение между [местоположение 1 в неподпомаган район в ЕИП] и регион Setúbal като потенциални местоположения. Португалия обясни, че въпреки че заводът в [местоположение 1 в неподпомаган район в ЕИП] е с малко по-добри показатели за ефективност, за завода в регион Setúbal е отчетена възможност за извличане на ползи от регионалната инвестиционна помощ. Въз основа на този съпоставителен анализ ([17]), [отдел „Контрол“ на групата] е изпратил на инвестиционния комитет VAI препоръка във връзка с решението, с която предлага регион Setúbal като място за осъществяване на инвестицията.

(71) Решенията относно осъществяването на инвестицията и нейното местоположение, с които се потвърждава изборът на регион Setúbal, са взети от инвестиционния комитет VAI съответно на 28 май 2014 г. и 26 юни 2014 г. ([18]) Португалия представи копие от протоколите на съответните заседания, по време на които са приети тези решения. Предвид сравнителните изчисления, както и регионалната помощ в размер на 37,96 милиона евро по номинална стойност (33,4 милиона евро по сконтирана стойност) ([19]), с двете решения се одобрява проекта за инвестиране в технологията MQB, с размер на инвестицията от 624 милиона евро. Освен това с първото решение се признава необходимостта от първоначален бюджетен транш за разчистване на място във фабриката за първите инвестиции, а с второто решение се одобрява по-голямата част от инвестиционните разходи.

4.3.4. ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ НА ПОМОЩТА

(72) Португалия отбелязва, че изчисленията, използвани за доказване на стимулиращия ефект, могат да се използват и като основа за оценяване на пропорционалността на помощта.

([17]) Този съпоставителен анализ е представен подробно в приложение I, което не може да се публикува, тъй като неговото съдържание представлява търговска тайна.
([18]) Вж.по-долу бележката под линия 20.
([19]) Тази стойност се базира на различно разпределение на допустимите разходи през годините в сравнение с окончателната конфигурация на инвестицията, за която бе подадено уведомление.

(73) Окончателното изчисление, използвано от Португалия за доказване на стимулиращия ефект, показва нетни допълнителни финансови разходи за регион Setúbal в сравнение с [местоположение 1 в неподпомаган район в ЕИП] на стойност от 48 милиона евро. Дори и с помощта регион Setúbal е с 14,6 милиона евро (по сконтирана стойност) по-скъпоструващ от [местоположение 1 в неподпомаган район в ЕИП] (допълнителни финансови разходи минус помощта, взета под внимание в съпоставителния анализ, т.е. 48 милиона евро — 33,4 милиона евро).

(74) Португалия съответно твърди, че тъй като помощта не компенсира напълно допълнителните разходи за регион Setúbal, свързани с местоположението, не е налице свръхкомпенсиране. Следователно помощта е пропорционална.

(75) Португалия посочва, че в решението си относно местоположението инвестиционният комитет VAI е взел под внимание не само финансови съображения, но също така и качествени критерии, които нямат количествено изражение, като основания, свързани със социалната отговорност, или възможност за избягване на пренасочване на производството към други обекти при пикови производствени моменти.

4.3.5. ОТРИЦАТЕЛНИ ВЪЗДЕЙСТВИЯ НА ПОМОЩТА ВЪРХУ КОНКУРЕНЦИЯТА И ТЪРГОВИЯТА

(76) Португалия подчертава, че регионалната помощ служи единствено да компенсира нетните допълнителни разходи за регион Setúbal, свързани с местоположението. Помощта е пропорционална и няма въздействие върху конкуренцията, тъй като инвестиционният проект и произтичащите от него въздействия върху конкуренцията и търговията биха настъпили при всички случаи. Инвестиционният проект не би могъл да се осъществи в друг подпомаган регион с по-висок или същия таван за интензитет на помощта, тъй като една инвестиция на зелено не би била жизнеспособна, а единствената реалистична алтернатива не е подпомаган регион. Следователно помощта няма нарушаващ сближаването ефект, който би бил в противоречие със същинската цел на регионалната помощ.

5. **ОЦЕНКА НА ПОМОЩТА**

5.1. *НАЛИЧИЕ НА ПОМОЩ*

(77) Финансовата подкрепа под формата на възстановима помощ ще бъде предоставена от португалските органи и се финансира чрез общия държавен бюджет. Съответно помощта се предоставя от държава членка и чрез държавни ресурси по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

(78) Тъй като помощта се предоставя на едно единствено дружество, Autoeuropa, мярката е избирателна.

(79) Финансовата подкрепа ще бъде предоставена за инвестиция в автомобилния сектор, който е предмет на интензивна търговия между държавите членки, и частично ще замени доставки на междинни стоки от други държави членки. Следователно мярката засяга търговията между държавите членки.

(80) Облагодетелстването на Autoeuropa и неговото производство от страна на португалските органи означава, че е налице нарушаване на конкуренцията или заплаха от това.

(81) Поради това Комисията счита, че мярката, за която е подадено уведомление, представлява държавна помощ в полза на Autoeuropa по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

5.2. *ЗАКОНОСЪОБРАЗНОСТ НА МЯРКАТА ЗА ПОМОЩ*

(82) Предоставяйки помощта, която подлежи на одобрение от Комисията, и подавайки уведомление за мярката за помощ преди привеждането ѝ в действие, португалските органи са спазили задължението си съгласно член 108, параграф 3 от ДФЕС, тъй като съгласно ОРГО от 2008 г. трябва да се подаде уведомление за всяка индивидуална помощ над определен размер. Всъщност за помощта за инвестиционния проект трябва да се подаде индивидуално уведомление по смисъла на точка 68 от ННРП за 2007—2013 г. и ОРГО от 2008 г., тъй като предвижданият размер на помощта от 36,15 милиона евро по настояща стойност надвишава прага за индивидуално уведомление от 11,25 милиона евро във въпросния регион съгласно картата на регионалните помощи, приложима от 2007 г. до юни 2014 г.

5.3. *ПРАВНА ОСНОВА ЗА ОЦЕНКАТА*

(83) Целта на помощта е да се насърчи регионалното развитие. Тъй като договорът за предоставяне на помощ и за осъществяване на инвестиция е подписан през април 2014 г. и влиза в действие само след одобрение от Комисията, Комисията счита, че съгласно точка 188 от Насоките за регионалната помощ (НРП) за периода 2014—2020 г. помощта е предоставена преди юли 2014 г. и поради това трябва да се оцени въз основа на ННРП за 2007—2013 г. и по-специално въз основа на разпоредбите относно регионалната инвестиционна помощ за големи инвестиционни проекти, определени в точка 68.

5.4. *СТРУКТУРА НА ОЦЕНКАТА НА СЪВМЕСТИМОСТТА*

(84) Комисията трябва да извърши оценката си в три стъпки:

— първо, тя трябва да потвърди, че мярката е съвместима с общите разпоредби на ННРП;

— второ, тя трябва да провери дали може без съмнение да се изключи, че „проверката относно пазарния дял“ и „проверките относно увеличението на производствения капацитет/пазарните резултати“ съгласно точка 68, букви а) и б) от ННРП за 2007—2013 г. не изискват задълбочена оценка;

— трето, в зависимост от резултата от оценката от втория етап, може да е необходимо тя да извърши задълбочена оценка.

5.5. *СЪВМЕСТИМОСТ НА МЯРКАТА С ОБЩИТЕ КРИТЕРИИ ЗА СЪВМЕСТИМОСТ СЪГЛАСНО ННРП*

(85) В решението за откриване на процедурата Комисията вече констатира, че мярката отговаря на част от общите критерии за съвместимост съгласно ННРП за 2007—2013 г. По време на официалната процедура по разследване не са установени някакви елементи, които биха поставили под въпрос тази оценка. Комисията отбелязва по-специално следното:

— помощта се предоставя за проект в Палмела — район, който отговаря на изискванията за предоставяне на регионална помощ съгласно картата на регионалните помощи на Португалия, приложима за периода 2007—юни 2014 г.;

— няма признаци, че VW Group като цяло и Autoeuropa в частност са предприятие в затруднение по смисъла на Насоките на Общността за държавните помощи за оздравяване и преструктуриране на предприятия в затруднение, приложими към момента на уведомяването. Следователно бенефициерът на помощта отговаря на условията за получаване на регионална помощ в съответствие с точка 9 от ННРП за 2007—2013 г.;

— проектът включва първоначална инвестиция по смисъла на точка 34 от ННРП за 2007—2013 г. В точка 34 от ННРП за 2007—2013 г. понятието „първоначална инвестиция“ е определено като инвестиция в материални и нематериални активи, свързани със: i) създаването на нов обект; ii) разширяването на съществуващ обект; iii) диверсификация на производствената гама на обекта с нови, допълнителни продукти; и iv) основна промяна на цялостния производствен процес в съществуващ обект. Въвеждането на нова производствена технология се определя като основна промяна в цялостния производствен процес на съществуващ обект. Това дава също така възможност за диверсификация на производствената гама на обекта;

— в съответствие с точка 40 от ННРП за 2007—2013 г. Autoeuropa е длъжно да запази инвестицията в региона за поне пет години след приключването на проекта;

— в съответствие с точка 39 от ННРП за 2007—2013 г. бенефициерът трябва да участва финансово с поне 25 % от допустимите разходи със средства, в които няма нито един елемент на публична помощ;

— спазени са официалните изисквания за наличие на стимулиращ ефект, определени в точка 38 от ННРП за 2007—2013 г. ([20]);

— допустимите разходи на проекта са ограничени до нови материални активи (само оборудване и сгради) и по този начин са в съответствие с разпоредбите на точки 50 и 54 от ННРП за 2007—2013 г.

([20]) Autoeuropa е подало заявление за помощ на 31 март 2014 г., а на 4 април 2014 г. органът, отговарящ за администрирането на схемата, е дал писмено потвърждение, след извършена обстойна проверка, че проектът по принцип отговаря на условията за допустимост. Инвестиционният договор е подписан на 30 април 2014 г. и съдържа клауза за преустановяване, с която неговото изпълнение се обвързва с решението на VW Group за осъществяване на проекта или не, при условие че това решение бъде взето преди 30 юни 2014 г.

(86) В решението за откриване на процедурата Комисията обаче изрази съмнения относно допустимостта на разходите за специално оборудване за външни доставчици. Следователно поради невъзможността да формулира окончателно становище относно това дали проектът, за който е подадено уведомление, и един по-ранен инвестиционен проект, осъществен в същия обект, представляват единен инвестиционен проект по смисъла на точка 60 от ННРП за 2007—2013 г., Комисията не успя да установи дали интензитетът на помощта, за която е подадено уведомление, е надвишил максималната допустима стойност и съответно изрази съмнения и относно спазването на приложимия таван за регионалната помощ.

5.5.1. ЗАКЛЮЧЕНИЕ ОТНОСНО СПЕЦИАЛНОТО ОБОРУДВАНЕ ЗА ВЪНШНИ ДОСТАВЧИЦИ

(87) В решението си по дело C34/2001 Комисията поясни, че специалното оборудване за външни доставчици не може да се счита за допустими разходи, освен ако те не са направени в подпомагани райони на въпросната държава членка. ([21]) Комисията отбелязва (вж. съображения 31 и 32 по-горе), че всички инвестиции в специално оборудване за външни доставчици в размер на 136,3 милиона евро ще отговарят на общите критерии за съвместимост съгласно ННРП, при условие че бъдат изпълнени определени условия, като например: инструментите да са част от проекта, за който е подадено уведомление, и да принадлежат към дълготрайните активи на Autoeuropa, да се намират в завода на доставчик в подпомаган район в Португалия и да останат в подпомаган район в Португалия за най-малко пет години след приключването на проекта. Освен това подпомаганите райони на Португалия, където ще се осигурява специалното оборудване за външни доставчици, трябва да имат един и същ или по-висок максимален интензитет на помощта от района на Палмела. Въведени са механизми за наблюдение, които гарантират, че няма да се предоставя помощ за специално оборудване за външни доставчици, които не отговарят на горепосочените условия.

(88) В съответствие с предишната си практика по дело C34/2001 Комисията съответно счита, че разходите за специално оборудване за външни доставчици на стойност 136,3 милиона евро, които са направени в подпомагани райони в Португалия, могат да бъдат определени като допустими разходи в съответствие с раздели 4.1 и 4.2 от ННРП за 2007—2013 г.

5.5.2. ЗАКЛЮЧЕНИЕ ОТНОСНО НАЛИЧИЕТО НА ЕДИНЕН ИНВЕСТИЦИОНЕН ПРОЕКТ

(89) Комисията анализира възможността за наличие на единен инвестиционен проект по отношение на трите предишни инвестиции, осъществени от Autoeuropa в същия обект.

5.5.2.1. *Първоначална инвестиция в роботи за вътрешно и външно боядисване (цех за боядисване)*

(90) Проектът е включвал придобиването на нови роботи за цеха за боядисване, което е довело до подобрения по отношение на качеството, но също така и по отношение на ергономията и охраната на труда, опазването на околната среда, икономията на ресурси и производителността. Комисията счита, че тези инвестиции са били необходими в съответния момент, за да се подобрят условията на труд в цеха за боядисване и съответно не са били предприети като подготовка за проекта, за който е подадено уведомление.

(91) Комисията счита, че са налице технически и функционални разлики между инвестицията за автоматизация на процеса на вътрешно и външно боядисване в цеха за боядисване и инвестиционния проект, за който е подадено уведомление, и инвестиционните решения са взети независимо едно от друго. Поради това Комисията счита, че първоначалната инвестиция в цеха за боядисване не е икономическо неделимо цяло с инвестиционния проект, за който е подадено уведомление, и съответно двете инвестиции не представляват единен инвестиционен проект по смисъла на точка 60 от ННРП за 2007—2013 г.

5.5.2.2. *Първоначална инвестиция в щанци (инструментален цех)*

(92) Инструменталният цех на Autoeuropa произвежда матрици и инструменти за щанцоване за метални части на каросерията на автомобилите. Този цех е специализиран в производството на инструменти за капаци на двигателите и калници. Инструменталният цех доставя своите продукти до фабриките на VW Group по целия свят, т.е. той не обслужва само VW Group. Той е част от Autoeuropa, но неговата дейност се осъществява самостоятелно и независимо от основната дейност на фабриката, която е производство на превозни средства.

([21]) Вж. Решение на Комисията по дело C34/2001 относно помощта за Ford España (бележка под линия 14 по-горе), съображения 36—37.

(93) Проектът се е отнасял до придобиването на нови инструменти за щанци, за да се даде възможност за изработката на инструменти с по-високо качество и за увеличаване на производствения обем на инструменталния цех. Инструменталният цех произвежда матрици и инструменти за щанцоване за цялата VW Group, не се намира на същия поземлен парцел като този, където се осъществява инвестицията, за която е подадено уведомление, и функционира независимо от фабриката за производство на леки автомобили. Освен това инвестиционните решения за модернизацията на инструменталния цех и проекта, за който е подадено уведомление, са взети независимо едно от друго. Поради това Комисията счита, че първоначалната инвестиция в инструменталния цех не е икономическо неделимо цяло с инвестиционния проект, за който е подадено уведомление, и съответно двата инвестиционни проекта не представляват единен инвестиционен проект по смисъла на точка 60 от ННРП за 2007—2013 г.

5.5.2.3. *Първоначална инвестиция в областта на информационните технологии (ИТ)*

(94) Проектът се е отнасял до придобиването на ново информационно-технологично оборудване с нови софтуерни приложения за стабилна сигурност на информационните технологии, насочени към повишаване на стабилността и производителността на производството на леки автомобили. Инвестицията в областта на информационните технологии няма стратегически и технически връзки с проекта, за който е подадено уведомление, които биха ги свързали в едно икономически неделимо цяло. Освен това инвестиционните решения за проекта в областта на информационните технологии и проекта, за който е подадено уведомление, са взети независимо едно от друго. Поради това Комисията счита, че двата инвестиционни проекта не представляват единен инвестиционен проект по смисъла на точка 60 от ННРП за 2007—2013 г.

5.5.3. *ЦЯЛОСТНО ЗАКЛЮЧЕНИЕ ОТНОСНО ОБЩИТЕ КРИТЕРИИ ЗА СЪВМЕСТИМОСТ*

(95) С оглед на горепосоченото, Комисията счита, че разходите за специално оборудване за външни доставчици в размер на 136,3 милиона евро могат да се считат за допустими разходи в контекста на проекта, за който е подадено уведомление, и не е необходимо по-ранните инвестиции да се вземат под внимание. Размерът на допустимите разходи, които трябва да се вземат под внимание за изчисляването на максималния допустим интензитет на помощта, е 623,9 милиона евро (599,6 милиона евро по сконтирана стойност), както е представено в таблица 2 от настоящото решение. Като се приложи механизмът за коригиране на таваните за регионална помощ по скалата, определена в точка 67 от ННРП за 2007—2013 г., направените допустими разходи водят до максимален допустим интензитет на помощта от 6,13 % БЕБП за проекта.

(96) Тъй като интензитетът на предлаганата помощ (36,15 милиона евро по настояща стойност, 6,03 % интензитет на помощта) не надвишава максимално допустимия интензитет на помощта и помощта, за която е подадено уведомление, не е комбинирана с друга регионална инвестиционна помощ, интензитетът на предлаганата помощ за проекта отговаря на ННРП за 2007—2013 г.

(97) Предвид тези съображения и поради факта, че не е представена информация, която би могла да повлияе на заключенията на Комисията в решението за откриване на процедурата относно спазването на общите критерии за съвместимост, посочени в съображение 85, Комисията счита, че са спазени общите критерии за съвместимост съгласно ННРП за 2007—2013 г.

5.6. *ПРОВЕРКИ В СЪОТВЕТСТВИЕ С ТОЧКА 68 ОТ ННРП ЗА 2007—2013 Г.*

(98) Комисията трябва да извърши задълбочена оценка като част от официалната процедура по разследване, освен ако тя може да установи без съмнение в хода на тази процедура, че праговете за задълбочена оценка, предвидени в проверките съгласно точка 68, букви а) и б), не са надвишени. ([22]) С оглед на извършването на съответните проверки Комисията трябва първо да даде определения за съответен продуктов и географски пазар.

(99) В съображение 45 от решението за откриване на процедурата Комисията определи, че за целите на точка 68 от ННРП за 2007—2013 г. продуктите, обхванати от инвестиционния проект, са леки автомобили, принадлежащи към пазарни сегменти A0, A, и B съгласно сегментацията на POLK.

(100) Комисията не даде точно определение за съответен продуктов пазар и взе под внимание всички възможни алтернативни определения за пазар, включително по-специално за най-малкия сегмент, за който има налични данни.

([22]) Разбира се, при всички случаи и съответно независимо от праговете съгласно точка 68 от ННРП за 2007—2013 г., Комисията трябва да съпостави положителните и отрицателните въздействия на помощта, преди да направи заключение относно нейната съвместимост с вътрешния пазар. Вж. Решение от 10 юли 2012 г., *Smurfit Kappa Group/Комисия*, T-304/08, EU:T:2012:351, т. 94.

(101) Практиката на използване най-тясното определение за пазар въз основа на отделни сегменти в автомобилната промишленост е добре утвърдена с подобни решения, включително окончателни решения ([23]).

(102) Тази практика се основава на виждането, че конкурентите във всички пазарни сегменти, включително най-малкия възможен сегмент, заслужават защита срещу предприятия с господстващо положение.

(103) Освен това тя е обоснована и от икономически съображения, свързани с конкуренцията. По-специално, този подход се основава на теорията, че по отношение на търсенето е налице заменяемост между два продукта, ако потребителите ги считат за заменяеми по отношение на техните характеристики, цена и предназначение. Чрез своята практика да разглежда пазарните дялове дори и в най-малкия възможен сегмент на пазара за леки автомобили, за който има налична информация, Комисията следва точно тази логика, т.е. тя счита, че заменяемостта по отношение на цена, характеристики и предназначение е най-силна между продукти, принадлежащи към един и същ сегмент. В този смисъл разглеждането на най-тесния възможен пазарен сегмент като реалистичен пазар е в съответствие с логиката на точка 28 от Насоките за хоризонтални сливания: „Продуктите могат да бъдат разграничавани в рамките на съответния пазар по това, че някои са по-лесно заменими от други. Колкото по-голяма е степента на заменяемост между продуктите на сливащите се предприятия, толкова е по-вероятно сливащите се предприятия да повишат значително цените. […] Стимулът за сливащите се страни да увеличат цените е по-вероятно да бъде взет предвид, когато конкурентни предприятия произвеждат продукти, по-лесно взаимно заменими с продуктите на сливащите се предприятия, отколкото ако те предлагат по-малко заменими продукти.“

(104) Поради тази причина обикновените леки автомобили традиционно се разделят на сегменти и автомобилната промишленост разпределя моделите между различните добре познати сегменти. Това е съображението, ръководещо практиката на Комисията да определя съответния пазар от гледна точка на отделните сегменти при дела в областта на автомобилната промишленост и поради тази причина държавите членки представиха аргументите, свързани със съответния пазар, по настоящото дело, а така също и по други дела в миналото, от гледна точка на отделните сегменти.

(105) Тъй като Autoeuropa ще произвежда леки автомобили, принадлежащи към сегменти A0 и […] съгласно класификацията на POLK, и би могло да произвежда също така леки автомобили, принадлежащи към сегмент B според класификацията на POLK, Комисията счита, че тези отделни сегменти, а за високопроходимите спортни автомобили (SUV) и сегмент SUV-B според класификацията на Global Insight, както и комбинираният сегмент (A0 до B) според класификацията на POLK, следва да се считат за съответни реалистични пазари за настоящия случай.

(106) Комисията счита, че съответният географски пазар за въпросните продукти обхваща най-малко цялото ЕИП. Португалските органи и Autoeuropa приеха Комисията да прилага това определение за географски пазар за целите на настоящото уведомление ([24]).

(107) С оглед на изложеното по-горе, и поради факта, че по време на официалната процедура по разследване Комисията не получи някаква допълнителна информация, която да сочи, че е необходимо тя да измени заключенията си от решението за откриване на процедурата, Комисията запазва оценката си по отношение на определенията за продуктов и географски пазар.

5.6.1. ЗАКЛЮЧЕНИЕ ОТНОСНО ПРОВЕРКАТА НА ПАЗАРНИЯ ДЯЛ (ТОЧКА 68, БУКВА А) ОТ ННРП ЗА 2007—2013 Г.)

(108) Комисията извърши проверката, предвидена в точка 68, буква а) от ННРП за 2007—2013 г., за всички реалистични продуктови и географски пазари, за да установи дали делът на бенефициера надвишава 25 % преди и след инвестицията.

(109) Предвид факта, че не би могло да се определи един единствен продуктов и географски пазар, трябваше да се вземат под внимание резултатите от всички реалистични пазари. Пазарният дял на VW Group в отделните сегменти A и B и в комбинираните сегменти A0, A и B (съгласно класификацията на POLK) в ЕИП е възлизал на повече от 25 % през всички години в периода 2013—2019 г. Поради това Комисията заключава, че прагът, определен в точка 68, буква а), е надвишен.

([23]) Вж. например окончателното решение на Комисията по делото за държавна помощ за Porsche, SA. 34118 (прието през юли 2014 г.), в което тя остави открит въпроса за определението на пазара и приложи традиционния подход, като разгледа всяко „реалистично (…) определение на пазара с отделни сегменти автомобили (включително за най-малкия сегмент, за който са налични данни)“. Вж. съображение 86 от това решение, в което се цитират множество дела, включително делото за държавна помощ за Fiat Powertrain technologies, SA.30340, съображение 88 („Поради това, че проектът не надвишава праговете, определени в точка 68, буква а) от ННРП, за на-малкия сегмент на продуктовия пазар надолу по веригата, за който има налични данни, проектът не надвишава праговете, определени в точка 68, буква а) от ННРП, за всички възможни комбинации на тези сегменти за леки автомобили“). Решения за държавна помощ SA.30340 Fiat Powertrain Technologies, Решение от 9 февруари 2011 г. (C(2011) 612) (ОВ C 151, 21.5.2011 г., стр. 5); SA. 32169 Volkswagen Sachsen, Решение от 13 юли 2011 г. (C(2011) 4935 (ОВ C 361, 10.12.2011 г., стр. 17).

([24]) Вж. раздел 3.3.2.2 от решението за откриване на процедурата.

5.6.2. ЗАКЛЮЧЕНИЕ ОТНОСНО ПРОВЕРКАТА НА ПРОИЗВОДСТВЕНИЯ КАПАЦИТЕТ В УСЛОВИЯ НА ПАЗАР С ИЗОСТАВАЩ РАСТЕЖ (ТОЧКА 68, БУКВА Б) ОТ ННРП ЗА 2007—2013 Г.).

(110) Тъй като резултатът от проверката съгласно точка 68, буква а) изисква извършването на задълбочената оценка на помощта, не е необходимо да се извършва проверката съгласно точка 68, буква б).

5.6.3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

(111) С оглед на гореизложеното Комисията заключи, че съответният праг за проверката съгласно точка 68, буква а) е надвишен. Поради това Комисията решава, след откриването на процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от ДФЕС, да извърши обстойна проверка, за да установи дали помощта е необходима с цел да окаже стимулиращ ефект за инвестицията и дали ползите от мярката за помощ компенсират свързаното с нея нарушаване на конкуренцията и въздействия върху търговията между държавите членки.

5.7. *ЗАДЪЛБОЧЕНА ОЦЕНКА НА МЯРКАТА ЗА ПОМОЩ*

(112) Задълбочената оценка се извършва въз основа на СКЗО.

5.7.1. ПОЛОЖИТЕЛНИ ЕФЕКТИ ОТ ПОМОЩТА

5.7.1.1. *Цел на помощта*

(113) Съгласно точка 12 от СКЗО държавите членки трябва да обосноват приноса на инвестиционния проект за развитието на съответния регион. Комисията взема под внимание положителните регионални въздействия на инвестицията, представени от Португалия (вж. съображения 45—49 по-горе), и счита, че по-специално прякото и непрякото създаване на работни места, установяването на допълнителни доставчици в региона, трансферът на знания в региона и подобряването на базата от квалифицирани работници в региона представляват значителен принос за развитието на региона и за постигането на целта на ЕС за сближаване.

5.7.1.2. *Целесъобразност на инструмента за помощ*

(114) В точки 17 и 18 от СКЗО се подчертава, че държавната помощ под формата на първоначална инвестиционна помощ е само единият от начините за преодоляване на неефективност на пазара и за насърчаване на икономическото развитие в регионите в неравностойно положение. Помощта представлява подходящ инструмент, ако осигурява определени предимства в сравнение с други мерки на политиката. Съгласно точка 18 от СКЗО само „[м]ерки, за които държавите членки са планирали други варианти на политиката и за които са установени предимства от използване на селективен инструмент, като например държавна помощ за определено дружество, се считат за подходящ инструмент.“

(115) Португалия обоснова (вж. съображения 51 и 52 по-горе) целесъобразността на инструмента за помощ с икономическото положение на регион Península de Setúbal, като изтъкна, че регионът е в неравностойно положение в сравнение със средното за страната равнище на развитие: през периода 2011—2013 г. регионалният БВП на глава от населението е бил около 75 % от средния за Португалия.

(116) Предвид социално-икономическото положение на регион Península de Setúbal, потвърдено от статуса му на регион, който отговаря на изискванията за получаване на регионална помощ в съответствие с член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС, с таван за интензитет на помощта от 15 %, и в съответствие с практиката, установена с решения по предишни дела (например Решение на Комисията по делото за държавна помощ за Dell Products, Полша ([25]), и Решението на Комисията по делото за държавна помощ за Porsche ([26])), Комисията приема, че предоставянето на държавната помощ е подходящ инструмент за постигане на целта за регионално развитие във въпросния регион.

5.7.1.3. *Стимулиращ ефект/ Съпоставителен сценарий*

(117) Съгласно точка 20 от СКЗО трябва да бъдат изпълнени официалните условия за стимулиращ ефект, определени в точка 38 от ННРП за 2007—2013 г. В раздел 5.5 по-горе Комисията е констатирала, че това е така за проекта, за който е подадено уведомление. По отношение на наличието на съществен стимулиращ ефект, съгласно СКЗО Комисията е длъжна обстойно да провери дали помощта е необходима, за да се промени поведението на

([25]) Решение 2010/54/ЕС на Комисията от 23 септември 2009 г. относно помощта, която Полша планира да приведе в действие за Dell Products (Полша) Sp. z o.o. C 46/08 (ex N 775/07) (ОВ L 29, 2.2.2010 г., стр. 8), съображение 171.

([26]) SA.34118 (2012/C, ex 2011/N), което все още не е публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз,* но е достъпно в интернет наадрес http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm?clear=1&policy_area_id=3, съображение 107.

бенефициера така, че той да предприеме (допълнителни) инвестиции в съответния подпомаган регион. В точка 22 от СКЗО се посочва, че стимулиращият ефект може да се докаже в рамките на два възможни сценария: при липса на помощ няма да се осъществи въобще никаква инвестиция, тъй като без помощта инвестицията не би била рентабилна за дружеството, независимо от местоположението (сценарий 1); при липса на помощ инвестицията би се осъществила на друго местоположение (сценарий 2).

(118) Съгласно СКЗО държавите членки следва да докажат наличието на стимулиращия ефект на помощта и да предоставят недвусмислени доказателства, че помощта действително е оказала въздействие върху решението за осъществяване на инвестицията или решението относно избора на местоположение. Съответно тежестта на доказване на наличието на стимулиращ ефект се поема от държавата членка. В този контекст държавата членка е длъжна също така да представи подробно описание на съпоставителния сценарий, при който не се предоставя помощ на бенефициера. Съпоставителният сценарий трябва да бъде признат за реалистичен от Комисията.

(119) Португалските органи посочиха (вж. съображение 54 по-горе), че помощта за Autoeuropa попада в рамките на сценарий 2 и те представиха съпоставителен сценарий, в който бе отразен процесът на планиране на конкретната инвестиция и нейното местоположение за проекта, за който е подадено уведомление, и в който като алтернативно местоположение е разгледан завод в [местоположение 1 в неподпомаган район в ЕИП], […].

(120) В точка 25 от СКЗО се посочва, че при ситуация, попадаща в рамките на сценарий 2, държавата членка би могла да предостави доказателства за наличието на стимулиращ ефект на помощта, като представи документи за дружеството, от които е видно, че е направено сравнение между разходите и ползите от установяване на дейността в подпомагания регион, избран за осъществяване на инвестицията, и в алтернативно местоположение. Държавата членка се приканва да използва финансови доклади, вътрешни бизнес планове и документи, в които са разработени различни инвестиционни сценарии.

(121) Португалия предостави (вж. съображения 68, 70 и 71 по-горе) актуални и достоверни доказателства за VW Group, както и за марката Volkswagen във връзка с проекта, за който е подадено уведомление, в които е документиран техният многоетапен процес на вземане на решения, първо, относно продуктите, и второ, относно осъществяването на инвестицията и избора на местоположение.

(122) От тези документи е видно, че след като през 2012 г. в рамките на 61-вия кръг на планиране е установен потенциалът за продажби за новите продукти в сегменти A0 SUV и […] ([…]), през юли 2012 г. отдел „Контрол“ [отдел „Контрол“ на групата] е определил първоначално четири варианта за разполагане на производството: регион Setúbal, [местоположение 1 в неподпомаган район в ЕИП], [местоположение 2 извън ЕИП] и [местоположение 3 в неподпомаган район в ЕИП], като са приложени два основни критерия: възможност за създаване на допълнителни производствени мощности в съществуващ завод и съвместимост на съществуващите съоръжения с планираната инвестиция. Изчисленията, направени от [отдел „Контрол“ на групата], включват също обема на продажбите на [предварително определения модел], чиято планирана дата за началото на производството е сходна. Разработени са три алтернативи, като обемът на продажбите е разпределен между четири обекта. За всяка алтернатива са изчислени производствените разходи за един лек автомобил и резултатът от тези изчисления показва, че към конкретния момент най-добрата алтернатива би била да се комбинира обемът на продажбите на [предварително определения модел] с обема на продажбите на леки автомобили от сегмент A0 SUV в [местоположение 1 в неподпомаган район в ЕИП] и да се ограничи обемът на продажбите на нови продукти в регион Setúbal до сегмент […].

(123) В последващия процес на планиране отдел „Контрол“ решава да изключи [местоположение 3 в неподпомаган район в ЕИП] поради недостатъци по отношение на разходите за персонал и [местоположение 2 извън ЕИП] поради недостатъци по отношение на разходите за логистика и съответно запазва само [местоположение 1 в неподпомаган район в ЕИП] като единствената надеждна алтернатива на регион Setúbal.

(124) Комисията отбелязва, че през януари 2014 г. Volkswagen решава да установи производството на [предварително определения модел] в [местоположение 1 в неподпомаган район в ЕИП] и [местоположение 2 извън ЕИП], където вече е бил произвеждан предходният модел. Португалия предостави доказателства, за да докаже, че дори и след вземането на решението относно [предварително определения модел] [местоположение 1 в неподпомаган район в ЕИП] се е запазило като реалистичен сценарий за инвестицията, за която е подадено уведомление. Предоставените документи позволяват на Комисията да заключи, че през март 2014 г., когато продуктовият комитет VAP е взел решението относно продукта, [местоположение 1 в неподпомаган район в ЕИП] е разполагало с достатъчен капацитет, за да задоволи нуждите на проекта, за който е подадено уведомление. Това се потвърждава допълнително с решението на VW Group от март 2015 г. за производство в [местоположение 1 в неподпомаган район в ЕИП] на друг модел с годишен производствен капацитет, подобен на този на проекта, за който е подадено уведомление.

(125) Освен това Комисията констатира, че в съпоставителния сценарий са взети под внимание всички съответни разходи, свързани с допълнителните промени, необходими в [местоположение 1 в неподпомаган район в ЕИП] за справяне с допълнителния капацитет, който е необходим за проекта, за който е подадено уведомление. Тя взема предвид също и аргумента на Португалия, че ако регион Setúbal не бе избран като местоположение за осъществяване на проекта, за който е подадено уведомление, е съществувало възможност Autoeuropa да затвори важни части от завода. Комисията констатира, че в съпоставителния сценарий са взети под внимание както разходите за освобождаване на служители в регион Setúbal, така и разходите за възстановяване на държавната помощ, предоставена в рамките на предишните инвестиционни проекти, посочени в раздел 4.2.

(126) Комисията се е уверила също така, че изчисленията на инвестиционните и производствените разходи при двете местоположения, избрани в съпоставителния сценарий, са точни и са извършени въз основа на достоверни данни, предоставени от фабриките, или въз основа на правоподобни допускания.

(127) Както е описано в съображение 70 от настоящото решение и приложение I към него, резултатът от оценките на производствените разходи, свързани с местоположението, които включват производствените разходи и инвестиционните разходи, показва, че в сравнение с [местоположение 1 в неподпомаган район в ЕИП] регион Setúbal е в неизгодна позиция по отношение на разходите, които са с 90 милиона евро повече по номинална стойност. С цел да подобри неизгодната позиция на регион Setúbal по отношение на разходите и предвид предстоящото официално решение на инвестиционния комитет VAI относно местоположението на инвестиционния проект, Autoeuropa внася заявление за отпускане на помощ на 31 март 2014 г., след като продуктовият комитет VAP е взел решението относно продукта на 10 март 2014 г.

(128) На 28 май 2014 г. и на 26 юни 2014 г. инвестиционният комитет VAI решава инвестицията, за която е подадено уведомление, да се осъществи в регион Setúbal. Както е документирано в протоколите от заседанията на инвестиционния комитет VAI, това решение е обвързано изрично с отпускането на държавна помощ. Работата по проекта стартира на 26 юни 2014 г.

(129) Комисията вече констатира по-горе (вж. съображение 85), че в съответствие с точка 20 от СКЗО са изпълнени официалните изисквания за наличие на стимулиращ ефект, определени в точка 38 от ННРП за 2007—2013 г. Освен това португалските органи предоставиха ясни доказателства, че помощта действително е оказала въздействие върху решението относно избора на местоположение за осъществяване на инвестицията, тъй като решението на VW Group да се изпълни проектът, за който е подадено уведомление, в регион Setúbal, е взето едва след подписването на инвестиционния договор ([27]), което потвърждава, че инвестиционният проект отговаря на условията за получаване на държавна помощ. В съответствие с точки 23 и 25 от СКЗО Комисията счита, че представеният от Португалия съпоставителен сценарий е реалистичен и е подкрепен с достоверни и актуални доказателства, които доказват, че помощта има реален (съществен) стимулиращ ефект: помощта е повлияла на решението на дружеството бенефициер относно избора на местоположение, като е намалила разликата по отношение на жизнеспособността в полза на регион Setúbal. Без помощта инвестицията не би се осъществила в регион Setúbal.

5.7.1.4. *Пропорционалност на помощта*

(130) Съгласно точка 29 от СКЗО, за да бъде помощта пропорционална, размерът и интензитетът на помощта трябва да бъдат ограничени до необходимия минимум за осъществяване на инвестицията в подпомагания регион.

(131) По принцип регионалната помощ се счита за пропорционална на сериозността на проблемите, засягащи подпомагания регион, ако тя не надвишава приложимия таван за регионална помощ, включително автоматичното прогресивно намаляване на тавана за регионална помощ за големи инвестиционни проекти (което вече е предвидено в приложимата карта на регионалните помощи). Прилаганият интензитет на помощта в този случай не надвишава таваните за регионална помощ, коригирани посредством механизма за намаляване, както вече бе посочено в съображение 96.

(132) В допълнение към общия принцип на пропорционалност, предвиден в ННРП за 2007—2013 г., в СКЗО се изисква да бъде извършена по-подробна оценка. При сценарий 2 от СКЗО помощта се счита за пропорционална, когато се равнява на разликата между нетните разходи на бенефициера за инвестицията в подпомагания регион и нетните разходи за инвестицията в алтернативното местоположение.

(133) Документите, предоставени от Португалия (вж. съображения 68, 70 и 71 по-горе), показват, че помощта е била ограничена до необходимия размер, тъй като тя не превишава разликата между разходите за осъществяване на инвестицията в регион Setúbal и в […]. Изчислението, извършено към момента на съпоставителния анализ (и въз основа на документи, изготвени по същото време като решението за осъществяване на инвестицията) показват, че дори и с помощта, регион Setúbal е по-скъп с 14,6 милиона евро по сконтирана стойност от [местоположение 1 в неподпомаган район в ЕИП]. Комисията отбелязва, че оставащите допълнителни разходи се считат за приемливи поради определени качествени аспекти, като съображения, свързани със социалната отговорност (без инвестицията Autoeuropa е щяло да затвори важни цехове на завода в регион Setúbal) или възможността регион Setúbal да се справи с пиковете в производството без помощта на други заводи, а [местоположение 1 в неподпомаган регион в ЕИП] би следвало да премести част от производството към [местоположение извън ЕИП]. Ако изчислението се извърши правилно, като се вземе под внимание размерът на помощта по сконтирана стойност съгласно уведомлението, който е 36,15 милиона евро ([28]), допълнителните разходи, свързани с местоположението, които поставят регион Setúbal в неизгодна позиция, биха били при все това 11,85 милиона евро (48 милиона евро — 36,15 милиона евро).

([27]) Договорът за осъществяване на инвестицията е съдържал клауза за преустановяване, с която неговото изпълнение се обвързва с решението на VW Group за осъществяване на проекта или не, при условие че това решение е взето преди 30 юни 2014 г.

([28]) Вж. обяснението за разликата в размерите на помощта в бележка под линия 19 по-горе.

(134) Тъй като помощта е ограничена до размера, който е необходим, за да се компенсират допълнителните нетни разходи, свързани с осъществяването на инвестиционния проект в регион Setúbal, в сравнение с алтернативното местоположение [местоположение 1 в неподпомаган регион в ЕИП], Комисията счита, че са налице доказателства за пропорционалността на помощта към момента на вземане на решението относно местоположението.

5.7.2. ОТРИЦАТЕЛНИ ВЪЗДЕЙСТВИЯ НА ПОМОЩТА ВЪРХУ КОНКУРЕНЦИЯТА И ТЪРГОВИЯТА

(135) Съгласно точка 40 от СКЗО „[а]ко, обаче, съпоставителният анализ показва, че инвестицията би била реализирана във всички случаи и при липса на помощ, макар и вероятно на друго място (сценарий 2), и ако помощта е пропорционална, възможните индикации за нарушаване, като например голям пазарен дял и увеличаване на капацитета на пазар с изоставащ растеж, по принцип няма да се различават, независимо от помощта.“

(136) Без помощта, за която е подадено уведомление, инвестицията би била реализирана на друго местоположение в ЕИП, което би довело до същото равнище на нарушаване на конкуренцията (т.е. сценарий 2). Тъй като помощта е ограничена до необходимия минимум за компенсиране на допълнителните разходи, произтичащи от регионалните затруднения на подпомаган регион, тя няма прекомерни отрицателни въздействия върху конкуренцията, като например изместване на частни инвестиции.

(137) Съгласно точка 50 от СКЗО поради географската специфика на регионалната помощ нейните отрицателни въздействия, свързани с мястото на дейността, вече са признати и ограничени до известна степен от ННРП и картите на регионалните помощи, с които се посочват изчерпателно районите, които могат да предоставят регионална помощ, като се отчитат целите, свързани със справедливостта, и целите на политиката на сближаване, както и допустимите интензитети на помощта. Съгласно точка 53 от СКЗО обаче, ако при липса на помощ инвестицията би била реализирана в по-беден регион (колкото повече са регионалните затруднения, толкова по-висок е максималният интензитет на регионалната помощ) или в регион, за който се приема, че се характеризира със същите регионални затруднения, както целевия регион (еднакъв максимален интензитет на регионалната помощ), това ще представлява отрицателно въздействие върху търговията и отрицателен елемент в цялостния тест за балансиране, който вероятно няма да може да бъде компенсиран от никакви положителни елементи, тъй като противоречи на аргументацията за предоставяне на регионална помощ.

(138) В случая с проекта, за който е подадено уведомление, не е обсъждана възможността за инвестиция на зелено, тъй като инвестиционен пакет от [140 000—160 000] леки автомобила, попадащи в ценови пазарен сегмент […], е твърде малък, за да гарантира рентабилност на инвестицията. Чрез прилагане на двата критерия — съществуващи допълнителни производствени мощности и съоръжения, съвместими с планирания проект, единствените първоначални алтернативни местоположения са ограничени до [местоположение 1] (неподпомаган район в [ЕИП]), [местоположение 2] ([извън ЕИП]) и [местоположение 3] ([неподпомаган район в ЕИП); [местоположение 2 извън ЕИП] и [местоположение3 в неподпомаган район в ЕИП] са изключени на по-късен етап, тъй като те са се характеризирали съответно с високи разходи за логистика и разходи за персонал.

(139) Поради това Комисията заключава, че няма признаци, че инвестицията би била реализирана в друг подпомаган регион с по-висок или сходен таван за интензитет на помощта: съответно Комисията счита, че помощта няма нарушаващ сближаването ефект, който би бил в противоречие със същинската цел на регионалната помощ и няма прекомерни отрицателни въздействия върху търговията.

5.8. *СЪПОСТАВЯНЕ*

(140) След като се установи, че помощта осигурява стимул за осъществяването на инвестицията във въпросния регион и че тя е пропорционална, трябва да се съпоставят положителните и отрицателните ефекти на помощта.

(141) Оценката потвърди, че мярката за помощ има стимулиращ ефект за инвестицията, която оказва важен принос за развитието на регион в неблагоприятно положение, който отговаря на критериите за регионална помощ съгласно член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС, без да се засяга регион със същия или по-висок таван на интензитета на помощта (нарушаващ сближаването ефект). Комисията е на мнение, че привличането на инвестиция в по-беден регион е по-полезно за сближаването в рамките на Съюза, отколкото ако същата инвестиция бъде реализирана в регион в по-благоприятно положение. Както се посочва в точка 53 от СКЗО Комисията счита, че „положителните ефекти от регионалната помощ, която само компенсира разликата в нетните разходи в сравнение с по-развито алтернативно местоположение на инвестицията […], обикновено се счита, съгласно теста за балансиране, че компенсира всички отрицателни ефекти в алтернативното местоположение за нова инвестиция“.

(142) С оглед на горепосоченото Комисията счита, че с оглед на факта, че помощта е пропорционална на разликата между нетните разходи за осъществяване на инвестицията в избраното местоположение в сравнение с по-развито алтернативно местоположение, положителните ефекти на помощта от гледна точка на нейната цел и целесъобразност, представени по-горе, надвишават отрицателните ефекти в алтернативното местоположение.

(143) В съответствие с точка 68 от ННРП за 2007—2013 г. и с оглед на задълбочената оценка, извършена въз основа на СКЗО, Комисията стига до заключението, че помощта е необходима, за да се осигури стимулиращ ефект за инвестицията, и ползите от мярката за помощ са по-големи от полученото в резултат на нея нарушаване на конкуренцията и въздействие върху търговията между държавите членки.

6. **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

(144) Комисията заключава, че планираната регионална инвестиционна помощ в полза на Volkswagen Autoeuropa, Lda, предоставена на 30 април 2014 г., при условие че бъде одобрена от Комисията, отговаря на всички условия съгласно ННРП за 2007—2013 г. и СКЗО и следователно може да бъде разглеждана като съвместима с вътрешния пазар в съответствие с член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС.

(145) Комисията припомня, че съгласно съображение 16 от решението за откриване на процедурата Португалия е поела ангажимент, че нито обявеният размер на помощта, нито обявеният интензитет на помощта няма да бъдат надвишени, ако направените допустими разходи се отклоняват от планирания размер на допустимите разходи, който е взет под внимание в уведомлението и изчислението на максималния размер на помощта. Португалия също така се е ангажирала да предоставя на Комисията на всеки пет години, считано от одобрението на помощта от страна на Комисията, междинен доклад (включващ информация относно размера на изплатените помощи и всички други инвестиционни проекти, започнали в същото предприятие или завод), и подробен окончателен доклад в срок от 6 месеца след изплащането на последния транш от помощта въз основа на графика на плащанията съгласно уведомлението,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Държавната помощ, която Португалия възнамерява да приведе в действие в полза на Volkswagen Autoeuropa, Lda, в размер на 36,15 милиона евро по настояща стойност, с максимален интензитет на помощта от 6,03 % в брутен еквивалент на безвъзмездна помощ, е съвместима с вътрешния пазар по смисъла на член 107, параграф 3, буква в) от Договора за функционирането на Европейския съюз.

Следователно се разрешава привеждането в действие на помощта в размер на 36,15 милиона евро по настояща стойност, с максимален интензитет на помощта от 6,03 % брутен еквивалент на безвъзмездна помощ.

Член 2

Адресат на настоящото решение е Република Португалия.

Съставено в Брюксел на 27 ноември 2015 година.

За Комисията

Margrethe VESTAGER

Член на комисията