ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2017/166

ze dne 27. listopadu 2015

o státní podpoře SA. 38831 (2014/C) (ex 2014/N), kterou Portugalsko hodlá poskytnout společnosti Volkswagen Autoeuropa, Lda

(oznámeno pod číslem C(2015) 8232)

(Pouze portugalské znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 108 odst. 2 první pododstavec této smlouvy,

s ohledem na Dohodu o evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) této dohody,

poté, co vyzvala zúčastněné strany, aby podle výše uvedených ustanovení ([1]) podaly své připomínky,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

(1) Elektronickým oznámením zaevidovaným dne 30. června 2014 Portugalsko oznámilo regionální investiční podporu, kterou s výhradou schválení Komisí poskytlo dne 30. dubna 2014 společnosti Volkswagen Autoeuropa, Lda (dále jen „Autoeuropa“).

(2) Dopisem ze dne 2. října 2014 Komise informovala Portugalsko, že se ve věci dané podpory rozhodla zahájit řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie.

(3) Rozhodnutí Komise o zahájení řízení bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ([2]). Komise vyzvala zúčastněné strany, aby předložily své připomínky.

(4) Portugalsko předložilo připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení dne 15. prosince 2014 (2014/127950); další informace byly poskytnuty dopisy ze dne 27. února 2015 (2015/019588), ze dne 12. června 2015 (2015/056315) a ze dne 27. července 2015 (2015/073908). Dne 19. května 2015 se ve společnosti Autoeuropa konala schůzka útvarů Komise, portugalských orgánů a příjemce.

(5) Komise od zúčastněných stran neobdržela žádné připomínky.

2. PODROBNÝ POPIS OPATŘENÍ/PODPORY

2.1. *CÍL OPATŘENÍ PODPORY*

(6) Poskytnutím podpory na investici do stávající provozovny ve městě Palmela v regionu Península de Setúbal, který je způsobilý pro regionální podporu podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU se standardním limitem regionální podpory pro velké podniky ve výši 15 % podle portugalské mapy regionální podpory na období 2007 až červen 2014 ([3]), Portugalsko hodlá dotčený region dále rozvíjet.

([1]) Úř. věst. C 460, 19.12.2014, s. 55.
([2]) Viz poznámka pod čarou č. 1.
([3]) Státní podpora N 727/2006 – Portugalsko – Mapa regionální podpory na období 2007–2013 (Úř. věst. C 68, 24.3.2007), prodloužena do konce června 2014 státní podporou SA.37471 (2013/N) – Prodloužení použitelnosti portugalské mapy regionální podpory na období 2007–2013 do 30. června 2014 (Úř. věst. C 50, 21.2.2014, s. 16).

2.2. *PŘÍJEMCE PODPORY*

(7) Příjemcem podpory je společnost Autoeuropa, 100 % dceřiný podnik skupiny Volkswagen (dále jen „skupina VW“). Skupina VW je popsána v mnoha rozhodnutích o státní podpoře, naposledy v rozhodnutí Komise ze dne 9. července 2014 o zahájení formálního vyšetřovacího řízení ve věci regionální podpory ve prospěch společnosti AUDI HUNGARIA MOTOR Ltd. ([4]), na které se Komise v souvislosti s dalším popisem skupiny VW odvolává.

(8) Společnost Autoeuropa aktivně působí v regionu Setúbal od června 1991 a vyrábí několik modelů osobních automobilů pod značkou VW. Autoeuropa je velkým podnikem. Ani skupina VW, ani společnost Autoeuropa nemohou být považovány za podnik v obtížích ve smyslu pokynů Společenství pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích ([5]) platných v době oznámení.

2.3. *INVESTIČNÍ PROJEKT*

(9) Investiční projekt spočívá v zavedení nové výrobní technologie zvané „Modularer Querbaukasten“ (dále jen „technologie MQB“), která nahradí tradiční výrobu založenou na platformách. Tato nová výrobní technologie poskytuje vysokou míru flexibility při výrobě modelů osobních automobilů a zároveň má při jejich výrobě vysoké synergické účinky. Pro podrobnější popis technologie Komise odkazuje na své rozhodnutí ze dne 13. července 2011 o zahájení formálního vyšetřovacího řízení ve věci regionální podpory ve prospěch společnosti Volkswagen Sachsen ([6]).

(10) Investice ve městě Palmela umožní společnosti Autoeuropa vyrábět osobní automobily, které patří do tří různých segmentů trhu s osobními automobily, které definuje klasifikace POLK ([7]), konkrétně se jedná o segment A0, segment A a segment B. V současné době skupina VW hodlá na nové výrobní lince vyrábět SUV patřící do segmentu A0 a dosud zcela jasně nevymezený osobní automobil patřící do segmentu […] (*), který má být nástupcem současného modelu společnosti Autoeuropa, který patří do segmentu […] a jehož výroba je založena na platformách. Skupina VW nevyloučila možnost, že do pěti let od dokončení investice zahájí výrobu osobního automobilu patřícího do segmentu B. Celková kapacita vytvořená investicí dosahuje [140 000–160 000] automobilů ročně, z čehož na základě současných plánů je kapacita ve výši [80 000–100 000] automobilů vyhrazena výrobě SUV segmentu A0 a kapacita ve výši [50 000–60 000] automobilů je vyčleněna pro model segmentu […].

(11) Investice byla zahájena dne 26. června 2014 a předpokládá se, že bude z velké části dokončena do prosince 2018. Plná výroba se plánuje na konec roku 2018.

2.4. *NÁKLADY INVESTIČNÍHO PROJEKTU*

(12) Podle smlouvy o investici a podpoře podepsané mezi Portugalskem a skupinou VW a podle informací předložených Portugalskem dne 28. července 2014 zahrnuje investice způsobilé výdaje ve výši 672,9 milionu EUR na zařízení a práce na infrastruktuře (stavba), které vzniknou v letech 2014 až 2019. Přibližně čtvrtina těchto výdajů bude vynaložena na nástroje externích prodejců, tj. investiční majetek financovaný společností Autoeuropa, který nebude používán v provozovně společnosti Autoeuropa ve městě Palmela, ale společnost Autoeuropa jej poskytne svým dodavatelům k použití v jejich provozovnách na výrobu dílů a komponentů pro skupinu VW. Ačkoli bude tento majetek tvořit nedílnou součást výrobních zásob dodavatelů, zůstane majetkem skupiny VW.

(13) Výdaje se vztahují výlučně k novému, hmotnému majetku. Níže uvedená tabulka získaná z investiční smlouvy rozděluje plánované způsobilé výdaje podle druhu a roku.

([4]) Věc SA.36754 LIP – Maďarsko – Podpora pro společnost AUDI HUNGARIA MOTOR Ltd. (Úř. věst. C 418, 21.11.2014, s. 25).
([5]) Úř. věst. C 244, 1.10.2004, s. 2.
([6]) Věc SA.32169 – Německo – LIP – Podpora podniku Volkswagen Sachsen GmbH (Úř. věst. C 361, 10.12.2011, s. 17).
([7]) R. L. Polk & Co. (označovaná také jako POLK) je celosvětově integrovaná organizace a významný poskytovatel tržních informací a analytických služeb v oblasti automobilového průmyslu. Dne 16. července 2013 společnost IHS Inc., přední celosvětový poskytovatel kritických informací a analytických služeb, dokončil svou akvizici společnosti R. L. Polk & Co.
(*) Obchodní tajemství.

Tabulka 1

Rozdělení způsobilých výdajů v milionech EUR – investiční smlouva

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Celkem
Zařízení	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Nástroje externích prodejců	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
CELKEM	**(…)**	**(…)**	**(…)**	**(…)**	**(…)**	**(…)**	**672,9**

(14) Toto rozdělení nákladů, které vychází z informací uvedených v investiční smlouvě, se liší od rozdělení nákladů v doplňkovém informačním listu připojeném k oznámení. V doplňkovém listu portugalské orgány vysvětlily, že skupina VW snížila celkové investiční náklady ve výši 672,95 milionu EUR uvedené v investiční smlouvě na 623,85 milionu EUR. Rozdělení vyplývající z doplňkového informačního listu je uvedeno v následující tabulce.

Tabulka 2

Rozdělení způsobilých výdajů v milionech EUR – doplňkový informační list

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Celkem
Zařízení	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Nástroje externích prodejců	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
CELKEM	**(…)**	**(…)**	**(…)**	**(…)**	**(…)**	**(…)**	**623,9**

2.5. *PRÁVNÍ ZÁKLAD*

(15) Vnitrostátním právním základem pro přiznání podpory je nařízení s mocí zákona (*Decreto-Lei*) č. 287/2007 ze dne 17. srpna 2007 ve znění nařízení s mocí zákona č. 65/2009 ze dne 20. března 2009, kterým se schvaluje vnitrostátní rámec pobídek pro obchodní investice, a vyhláška (*Portaria*) č. 1464/2007 ze dne 15. listopadu 2007 ve znění vyhlášky č. 1103/2010 ze dne 25. října 2010, kterou se vytváří a upravuje režim podpory „Sistema de Incentivos a Inovação".

(16) Portugalsko přiznalo podporu, s výhradou schválení Komisí, v rámci uplatňování svého režimu podpor „Sistema de Incentivos a Inovação". Na tento režim se vztahovala bloková výjimka podle nařízení Komise (ES) č. 800/2008 ([8]) (dále jen „nařízení o blokových výjimkách z roku 2008"), pro žádosti o podporu pod prahovou hodnotou oznamovací povinnosti stanovenou v článku 6 uvedeného nařízení.

2.6. *OPATŘENÍ PODPORY*

(17) Podpora byla přiznána, s výhradou schválení Komisí, na základě smlouvy o podpoře a investici podepsané dne 30. dubna 2014. Práce na investici byly zahájeny dne 26. června 2014, tj. po podpisu smlouvy.

([8]) Nařízení Komise (ES) č. 800/2008 ze dne 6. srpna 2008, kterým se v souladu s články 87 a 88 Smlouvy o ES prohlašují určité kategorie podpory za slučitelné se společným trhem (obecné nařízení o blokových výjimkách) (Úř. věst. L 214, 9.8.2008, s. 3), prodlouženo do 30. června 2014.

(18) Podpora je přiznána v podobě částečně vratného grantu. Investiční smlouva odkazuje na vratný grant ve výši 52,49 milionu EUR (v nominální hodnotě) na investiční výdaje (včetně nástrojů externích prodejců) ve výši 672,95 milionu EUR, který se částečně přemění na nevratný grant, pokud společnost Autoeuropa splní určité smluvně sjednané parametry realizace. Oznámení uvádí, že novější plánování nákladů skupiny VW vedlo k mírnému snížení výše očekávaných investičních výdajů (623,9 milionu EUR). S přihlédnutím k této částce činí oznámená výše podpory 36,15 milionu EUR a oznámená intenzita podpory 6,03 %, v cenách roku 2014. Portugalsko se zavazuje, že ani oznámená výše podpory, ani oznámená intenzita podpory nebudou překročeny, pokud se realizované způsobilé výdaje odchýlí od plánované výše investičních výdajů, jak je uvedeno v oznámení a ve výpočtu maximální výše podpory.

(19) Portugalsko potvrzuje, že společnost Autoeuropa/Volkswagen se bude na investici spolupodílet nejméně ve výši 25 % způsobilých výdajů vlastními zdroji formou, která není předmětem veřejné podpory.

(20) Společnost Autoeuropa/Volkswagen se zavazuje investici udržovat po dobu nejméně pěti let po jejím dokončení.

2.7. *DŮVODY PRO ZAHÁJENÍ ŘÍZENÍ*

(21) V rozhodnutí o zahájení řízení vyjádřila Komise pochybnosti o tom, zda je opatření v souladu s ustanoveními pokynů k regionální podpoře na období 2007–2013 ([9]) (dále jen „pokyny k regionální podpoře na období 2007–2013“), pokud jde o způsobilé výdaje, maximální výši podpory a maximální intenzitu podpory, a tedy zda je slučitelné s vnitřním trhem.

(22) Komise uvedla, že oznámené způsobilé výdaje zahrnují náklady na nástroje externích prodejců, o jejichž způsobilosti vznesla Komise pochybnosti, a nebyla tak schopna potvrdit, že oznámená maximální výše podpory, která se vypočítá s ohledem na celkové oznámené investiční výdaje, nepřesahuje maximální přípustnou výši.

(23) Komise dále uvedla, že společnost Autoeuropa obdržela investiční podporu na jiný investiční projekt realizovaný na stejném místě. Práce na druhém investičním projektu začaly méně než tři roky před zahájením prací na současném investičním projektu. Cílem investičního projektu bylo inovovat a optimalizovat výrobní procesy uskutečněním investic ve třech oblastech činnosti: i) v oblasti informačních technologií zaváděním programů a technologicky nejvyspělejších systémů, ii) v oblasti lakování vnitřních a vnějších povrchů motorových vozidel automatizací způsobu lakování a iii) v oblasti raznic používaných pro výrobu forem pro lisování dílů. V okamžiku rozhodnutí o zahájení řízení Portugalsko neobjasnilo, do jaké míry by tato vylepšení byla významná a používala by se i v případě, že by výroba založená na platformách byla ukončena a byla nahrazena výrobní technologií MQB.

(24) Na základě informací předaných Portugalskem nebyla Komise schopna zaujmout konečné stanovisko k tomu, zda uvedené dva investiční projekty tvoří jeden investiční projekt ve smyslu bodu 60 pokynů k regionální podpoře na období 2007–2013, a rozhodla se během formálního vyšetřovacího řízení posoudit otázku toho, zda jsou uvedené dva projekty ekonomicky neoddělitelné ve smyslu poznámky pod čarou č. 55 ([10]) pokynů k regionální podpoře na období 2007–2013.

([9]) Pokyny k regionální podpoře na období 2007–2013, (Úř. věst. C 54, 4.3.2006, s. 13). Dne 28. června 2013 Komise přijala pokyny k regionální státní podpoře na období 2014–2020, v nichž prodloužila dobu použitelnosti pokynů k regionální podpoře na období 2007–2013 do 30. června 2014 (bod 186); (Úř. věst. C 209, 23.1.2013, s. 1).

([10]) Poznámka pod čarou č. 55 pokynů k regionální podpoře na období 2007–2013 stanoví: „Při posuzování ekonomické neoddělitelnosti počáteční investice vezme Komise v úvahu technické, funkční a strategické souvislosti, ale i geografickou blízkost. Ekonomická neoddělitelnost se bude posuzovat nezávisle na vlastnictví. To znamená, že při posuzování toho, zda velký investiční projekt tvoří jedinou investici, není relevantní, zda projekt realizuje jeden podnik či více podniků, které se spolupodílejí na investičních nákladech, nebo více podniků, které nesou náklady oddělených investic v rámci téhož investičního projektu (například v případě společného podniku).“

(25) Kromě toho bod 68 pokynů k regionální podpoře na období 2007–2013 vyžaduje, aby Komise zahájila formální vyšetřovací řízení a provedla podrobné posouzení pobídkového účinku, přiměřenosti a pozitivních a negativních účinků podpory, pokud je podíl příjemce na relevantním výrobkovém a zeměpisném trhu před provedením investice nebo posléze vyšší než 25 % (dále také jen „test podle bodu 68 písm. a)“) nebo pokud investicí vytvořená výrobní kapacita představuje více než 5 % trhu, který je v relativním nebo absolutním poklesu (dále také jen „test podle bodu 68 písm. b)“). Pokud je nezbytné podrobné posouzení, bude provedeno na základě sdělení Komise o kritériích pro podrobné posouzení regionální podpory pro velké investiční projekty ([11]) (dále jen „sdělení o podrobném posouzení“).

(26) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise ponechala přesné vymezení relevantního výrobkového trhu otevřené a vzala v úvahu všechna možná alternativní vymezení trhu, zejména včetně nejužší segmentace, pro niž jsou k dispozici údaje. ([12]) Jelikož bude společnost Autoeuropa vyrábět automobily patřící do segmentu A0 a […] podle klasifikace POLK a mohla by rovněž vyrábět osobní automobily patřící do segmentu B podle klasifikace POLK, Komise vzala v úvahu, že tyto jednotlivé segmenty, a v případě SUV rovněž segment SUV-B podle klasifikace Global Insight ([13]), jakož i kombinovaný segment (A0 až B) podle klasifikace POLK by všechny měly být považovány za možné relevantní trhy pro tento případ.

(27) Bod 70 pokynů k regionální podpoře na období 2007–2013 stanoví, že pro účely provádění testů podle bodu 68 by trhy měly být obvykle definované na úrovni EHP. Pro účely posouzení této věci měla Komise za to, že relevantním zeměpisným trhem pro dotčené výrobky je přinejmenším celý EHP. Portugalské orgány a společnost Autoeuropa souhlasily s tím, že Komise použije uvedené vymezení zeměpisného trhu pro účely tohoto oznámení.

(28) Během předběžného vyšetřování dospěla analýza podle bodu 68 písm. a) pokynů k regionální podpoře na období 2007–2013 k výsledku, že použitelný limit podílu na trhu ve výši 25 % je v EHP překročen v jednotlivých segmentech A a B i v kombinovaných segmentech A0, A a B (podle klasifikace POLK) ve všech dotčených letech.

(29) Jelikož výsledek testu podle bodu 68 písm. a) již vyžaduje provedení podrobného posouzení podpory, měla Komise za to, že není nutné provádět test podle bodu 68 písm. b).

3. **PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN**

(30) Zúčastněné třetí strany nepodaly žádné připomínky.

4. **PŘIPOMÍNKY PORTUGALSKA**

4.1. *NÁSTROJE EXTERNÍCH PRODEJCŮ*

(31) Portugalsko považuje investice do nástrojů externích prodejců ve výši 136,3 milionu EUR za způsobilé, neboť tyto nástroje jsou součástí oznámeného projektu, jsou zahrnuty v dlouhodobých aktivech společnosti Autoeuropa, jsou umístěny v závodě dodavatele v podporované oblasti v Portugalsku a budou zde udržovány po dobu nejméně pěti let po dokončení projektu. Portugalské orgány se odvolávají na 36. a 37. bod odůvodnění rozhodnutí C(2002) 1803 Ford España SA ([14]), v němž Komise uvedla, že výdaje na nástroje externích prodejců lze považovat za způsobilé pro regionální podporu, pokud vznikly v podporovaných regionech.

([11]) Úř. věst. C 223, 16.9.2009, s. 3.

([12]) Tento přístup je v souladu s rozhodnutími Komise o státní podpoře SA. 34118 (Porsche Leipzig), rozhodnutí ze dne 9. července 2014 (C(2014) 4075) ve věci SA.34118, dosud nezveřejněné v Úředním věstníku, dostupné na internetové stránce http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm?clear=1&policy_area_id=3; SA.30340 (Fiat Powertrain Technologies), rozhodnutí ze dne 9. února 2011, (C(2011) 612) ve věci SA.30340 (Úř. věst. C 151, 21.5.2011, s. 5); SA. 32169 (Volkswagen Sachsen), rozhodnutí ze dne 13. července 2011 (C(2011) 4935) ve věci SA.32169 (Úř. věst. C 361, 10.12.2011, s. 17); N 767/07 (Ford Craiova), rozhodnutí ze dne 30. dubna 2008 (C(2008) 1613) ve věci N 767/2007 (Úř. věst. C 238, 17.9.2008, s. 4); N 635/2008 (Fiat Sicily), rozhodnutí ze dne 29. dubna 2009 (C(2009) 3051) ve věci N 635/2008 (Úř. věst. C 219, 12.9.2009, s. 3); N 473/2008 (Ford Espino), rozhodnutí ze dne 17. června 2009 (C(2009) 4530) ve věci N 473/2008 (Úř. věst. C 19, 26.1.2010, s. 5).

([13]) V řadě rozhodnutí týkajících se SUV, naposledy ve svém konečném rozhodnutí o regionální podpoře pro společnost Porsche (rozhodnutí ze dne 9. července 2014 ve věci SA.34118 (2012/C, ex 2011/N), kterou Německo hodlá poskytnout společnosti Porsche Leipzig GmbH a Dr. Ing. H.c.f. Porsche Aktiengesellschaft, dosud nezveřejněném v Úředním věstníku, dostupném na internetové stránce http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm?clear=1&policy_area_id=3), měla Komise za to, že pro SUV je klasifikace podle Global Insight vhodnější. SUV patřící do segmentu A0 podle klasifikace POLK odpovídají segmentu SUV-B v klasifikaci Global Insight.

([14]) C34/2001, rozhodnutí ze dne 7. května 2002 o státní podpoře, kterou Španělsko hodlá poskytnout společnosti Ford España SA (oznámené pod číslem C(2002) 1803), zveřejněné v Úř. věst. L 314, 18.11.2002, s. 86.

(32) Před podpisem investiční smlouvy v dubnu 2014 skupina VW a společnost Autoeuropa vytvořily investiční plán týkající se nástrojů externích prodejců, který k těmto kritériím způsobilosti přihlížel, a zajistil, že částka ve výši 136,3 milionu EUR zahrnovala pouze výdaje na nástroje externích prodejců splňující výše uvedené podmínky. Portugalské orgány zřídily kontrolní mechanismus, jehož účelem je monitorovat dodržování výše uvedených podmínek.

4.2. *JEDEN INVESTIČNÍ PROJEKT*

(33) Portugalsko podepsalo dne 8. října 2013 investiční smlouvu se společností Autoeuropa týkající se tří různých projektů, z nichž každý představoval počáteční investici zaměřenou na rozšíření stávající provozovny, které podle Portugalska netvoří s oznámeným investičním projektem jeden investiční projekt ve smyslu bodu 60 pokynů k regionální podpoře na období 2007–2013.

4.2.1. POČÁTEČNÍ INVESTICE DO ROBOTŮ PRO LAKOVÁNÍ VNITŘNÍCH A VNĚJŠÍCH POVRCHŮ (LAKOVNA)

(34) První projekt se týkal zavedení robotů pro automatizaci procesu lakování vnitřních i vnějších povrchů, které umožnilo zlepšení kvality (jednotný vnější vzhled, snížení tloušťky laku, snížení přestřiku, snížení nečistot ve vnitřním prostoru) a produktivity, jakož i lepší ergonomii a ochranu zaměstnanců a snížení spotřeby materiálu a zbytků barev. Odpovídající způsobilé výdaje činily 20 milionů EUR ([15]) a výše podpory dosahovala 2,89 milionu EUR hrubého grantového ekvivalentu.

(35) Portugalské orgány zdůrazňují, že tato investice není spojena ekonomicky neoddělitelným způsobem s oznámeným investičním projektem. Oznámený investiční projekt je zaměřen na zásadní změnu celkového výrobního procesu zavedením výrobní technologie MQB. Zatímco tento cíl vyžaduje podstatné investice zejména do montážních zařízení, zavedení technologie MQB vyžaduje pouze menší investice do stávající lakovny.

(36) Stávající lakovna fungovala i před investicí do MQB a bez ní. Stejně tak nová montážní zařízení MQB jsou funkční bez investic do lakovny, tj. výroba na základě technologie MQB by byla možná a funkční bez předchozích investic do robotů v lakovně. Obě zařízení jsou tedy součástí integrovaného procesu výroby automobilů a nejsou investicemi ekonomicky neoddělitelným způsobem spojeny.

(37) Kromě toho příslušná investiční rozhodnutí byla přijata nezávisle na sobě (modernizace lakovny: srpen 2011; investice do technologie MQB: květen 2014).

4.2.2. POČÁTEČNÍ INVESTICE DO RAZNIC (NÁSTROJÁRNA)

(38) Druhý projekt se týkal nástrojárny společnosti Autoeuropa, která vyrábí formy a nástroje pro lisování kovových dílů karoserie. Specializuje se na výrobu nástrojů pro kapoty motorů a blatníky. Nástrojárna dodává své výrobky do závodů skupiny VW po celém světě, tj. neomezuje se pouze na dodávky do společnosti Autoeuropa. Je sice součástí společnosti Autoeuropa, ale působí samostatně a nezávisle na hlavní činnosti závodu, kterou je výroba vozidel.

(39) Cílem počáteční investice do nástrojárny bylo rozšíření stávající provozovny. Za účelem dosažení řady technologických vylepšení s vysokým dopadem na kvalitu výroby společnost Autoeuropa pořídila nové zařízení pro raznice, aby umožnila výrobu nástrojů vyšší kvalitativní úrovně a zvýšila objem výroby nástrojárny. Způsobilá investice činila 12,7 milionu EUR (diskontovaná hodnota ve výši 12,66 milionu EUR) a výše podpory představovala 1,84 milionu EUR hrubého grantového ekvivalentu.

(40) Vzhledem k tomu, že nástrojárna funguje nezávisle na procesu výroby automobilů na základě technologie MQB, je umístěna ve stejné průmyslové zóně, avšak nikoli na stejném pozemku jako závod na výrobu automobilů, a rozhodnutí o investicích byla přijata nezávisle na sobě (pro modernizaci nástrojárny v roce 2011 a pro investici do technologie MQB v květnu 2014), portugalské orgány zastávají názor, že investice do nástrojárny není ekonomicky neoddělitelným způsobem spojena s oznámeným investičním projektem.

([15]) 19,95 milionu EUR diskontovaných k roku 2011, kdy byl investiční projekt zahájen, diskontní sazba 1,56 %.

4.2.3. POČÁTEČNÍ INVESTICE V OBLASTI INFORMAČNÍCH TECHNOLOGIÍ (IT)

(41) Třetí projekt se týkal investic do hardwaru informačních technologií, což v kombinaci s novými softwarovými aplikacemi zvýšilo bezpečnost v oblasti informačních technologií a vedlo ke stabilnější výrobě v rámci výroby osobních automobilů. Výroba automobilů do značné míry závisí na bezproblémově a spolehlivě fungujících IT systémech, neboť konfigurace každého vozidla (typ motoru, převodovka, barva atd.) se do výrobního procesu předává prostřednictvím datové sítě skupiny. Způsobilá investice činila 5,5 milionu EUR (diskontovaná hodnota ve výši 5,5 milionu EUR) a výše podpory představovala 0,79 milionu EUR hrubého grantového ekvivalentu.

(42) Portugalské orgány mají za to, že tato investice v oblasti informačních technologií z roku 2011 není ekonomicky neoddělitelným způsobem spojena s oznámeným investičním projektem. Nová výrobní technologie MQB by byla možná a funkční i bez předchozí investice do bezpečnosti v oblasti informačních technologií, neboť všechny aplikace, které podporují a kontrolují výrobu na základě technologie MQB by fungovaly stejně i bez této předchozí investice. Investice v oblasti informačních technologií fungovala i před investicí do MQB a bez ní.

(43) Kromě toho investiční rozhodnutí byla přijata nezávisle na sobě: investice v oblasti informačních technologií v roce 2011 a investice do technologie MQB v květnu 2014.

4.3. *PODROBNÉ POSOUZENÍ OPATŘENÍ PODPORY*

(44) Portugalsko poskytlo informace nezbytné k provedení podrobného posouzení.

4.3.1. POZITIVNÍ ÚČINKY PODPORY

(45) Portugalsko hodlá dále rozvíjet dotčený region. Investice má vytvořit 500 nových přímých pracovních míst a dlouhodobě zajistit udržení 3 339 stávajících pracovních míst.

(46) Oznámený projekt podstatně zvýší kvalifikaci a dovednosti zaměstnanců příjemce podpory, a tím zvýší jejich zaměstnatelnost v rámci skupiny VW a Portugalska i mimo ně a rozšíří regionální dovednostní základnu. Plánují se specifická školení. Toto odborné vzdělávání má také pozitivní dopad na přenos know-how, zejména v rámci regionu poloostrova Setúbal.

(47) Investiční projekt vytvoří více obchodních příležitostí pro dodavatele společnosti Autoeuropa. Podle studie výzkumného střediska pro automobilový průmysl (*Center of Automotive Research*) celkový počet pracovních míst vytvořených jako důsledek vytvoření jednoho pracovního místa v automobilovém průmyslu činí 2,5 nového pracovního míst u dodavatelů a 2,2 nového pracovního místa v jiných společnostech vytvořených v důsledku útraty zaměstnanců dodavatelů v Portugalsku. Portugalsko proto očekává, že investice povede kromě 500 nově vytvořených přímých pracovních míst k vytvoření 2 350 nepřímých pracovních míst.

(48) Portugalské orgány navíc zdůrazňují kvalitativní aspekty pozitivních regionálních účinků investičního projektu. Investiční projekt přispěje k rozvoji regionu poloostrova Setúbal přilákáním investic průmyslových dodavatelů do regionu, což zahrnuje převod technologií (šíření znalostí) a seskupování podniků v tomtéž odvětví, což jednotlivým závodům umožní se více specializovat a povede ke zvýšené efektivitě.

(49) Kromě toho byl příjemce vyzván, aby se zapojil do několika projektů společně s předními univerzitami, a to jak v oblasti rozvoje výrobního inženýrství, tak v oblasti aspektů spojených s ergonomií.

4.3.2. VHODNOST PODPORY

(50) Portugalsko uvádí, že Komise již v rozhodnutí ve věci Porsche Leipzig ([16]) uznala, že státní podpora je vhodným prostředkem při podpoře rozvoje regionů, které jsou v porovnání s průměrem ostatních regionů v členském státe znevýhodněny. Tato argumentace se stejně tak vztahuje na oznámenou investiční podporu v regionu Península de Setúbal.

([16]) SA. 34118, rozhodnutí ze dne 9. července 2014, dosud nezveřejněné v Úředním věstníku, dostupné na internetové stránce http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm?clear=1&policy_area_id=3, 107. bod odůvodnění.

(51) Region Península de Setúbal je součástí regionu Lisboa e Vale do Tejo, který zahrnuje oblast Lisabonu a je nejrozvinutějším regionem Portugalska. Pokud by však region Península de Setúbal byl uvažován samostatně, mohl by být klasifikován jako region „a“, neboť jeho HDP na osobu se pohybuje v rozmezí 45 % až 47 % průměru v EU v období 2006–2010 (období, které bylo použito pro vymezení národních map regionální podpory na období 2014–2020).

(52) V porovnání s portugalským průměrem činilo HDP na osobu v regionu Península de Setúbal za poslední tři roky přibližně 75 %.

Tabulka 3

HDP na osobu ([1]) **v porovnání s portugalským průměrem (EUR)**

Roky	Península de Setúbal	Portugalský průměr	%
2013	12 302	16 372	75,1
2012	12 105	16 136	75,0
2011	12 656	16 686	75,8

([1]) Zdrojem údajů je INE – Instituto Nacional de Estatística (národní statistický úřad).

(53) Portugalsko má tedy za to, že oznámená podpora je vhodným nástrojem pro další rozvoj regionu Península de Setúbal.

4.3.3. POBÍDKOVÝ ÚČINEK/KONTRAFAKTUÁLNÍ SCÉNÁŘ

(54) Portugalsko poskytlo informace k prokázání skutečnosti, že podpora spadá do druhého scénáře sdělení o podrobném posouzení, neboť poskytla pobídku příjemci, aby uskutečnil investici do závodu v lokalitě Setúbal namísto do závodu [lokalita 1] (nepodporovaná oblast v EHP), kde by byla investice umístěna, pokud by podpora neexistovala. Portugalsko zejména poskytlo podrobné informace o vícefázovém rozhodovacím procesu a o finančních aspektech kontrafaktuálního scénáře, přičemž oba jsou popsány níže.

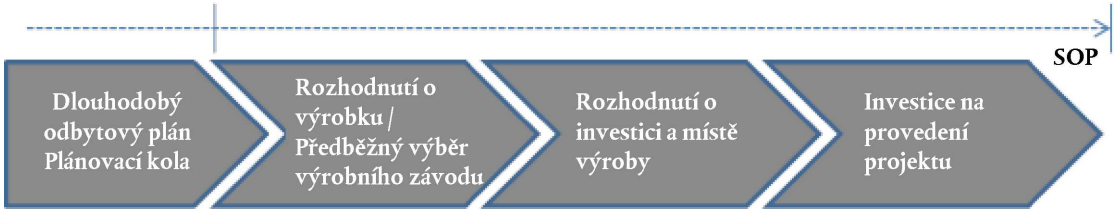
Rozhodovací proces skupiny VW

(55) Ve skupině VW se investiční rozhodnutí přijímají v rámci vícefázového rozhodovacího procesu, kdy subjekty s rozhodovacími pravomocemi analyzují různé výrobní závody v rámci procesu konkurenčního srovnání. Hlavní fáze představují: 1) dlouhodobý odbytový plán a plánovací kola, 2) vývoj výrobku, rozhodnutí o výrobku a předběžný výběr výrobního závodu a 3) rozhodnutí o investici a jejím umístění.

(56) Rozhodnutí týkající se oznámeného investičního projektu se řídila tímto obecným procesem. Jelikož se však příslušná rozhodnutí týkala investičního projektu značky Volkswagen, byla přijata přímo orgány značky Volkswagen a na úrovni skupiny se žádná další rozhodnutí nepřijímala, neboť složení orgánů skupiny je do značné míry totožné se složením orgánů značky Volkswagen.

(57) Zavádění nových výrobků v rámci skupiny VW je založeno na tzv. procesu vývoje výrobku, který zahrnuje plánování výrobku až po zahájení sériové výroby. Proces vývoje výrobku sestává ze čtyř hlavních fází, jak lze vidět v níže uvedeném schématu:

[…]



1) **Dlouhodobý odbytový plán a plánovací kolo 61**

(58) Výchozím bodem je fáze dlouhodobého plánování odbytu, kdy se analyzují prognózy vývoje trhu a potenciální poptávky, jakož i výkyvy trhu. Dlouhodobý odbytový plán naplánuje vývoj výrobků na […] let dopředu a určí, jaké další výrobní kapacity je nutné vybudovat nebo jaké úpravy stávajících kapacit jsou nezbytné. Na dlouhodobý odbytový plán navazují roční plánovací kola, která uzavírá dozorčí rada skupiny a která obsahují finanční rámec plánovaných investic. Výstupem fáze dlouhodobého plánování odbytu je návrh na uvedení nového výrobku (nových výrobků) na trh, ale nikoli rozhodnutí o vývoji výrobku, investici nebo umístění.

(59) Pokud jde o oznámený projekt, plánovací kolo 61 v roce 20xx stanovilo jako realistický prodejní potenciál pro nové výrobky v segmentech A0 SUV a […] ([…]) [140 000–160 000] jednotek ročně. Plánování výroby určilo potřebu vytvořit odpovídající výrobní kapacity. Kombinace objemů A0 SUV a […] by zároveň měla splňovat rámcové podmínky pro strategii MQB.

(60) Výsledkem této fáze byl investiční balíček MQB zahrnující [140 000-160 000] SUV segmentu A0 and […] ročně pro značku Volkswagen s plánovaným zahájením sériové výroby v srpnu 2016 v případě A0 SUV a v listopadu 2017 v případě […].

2) **Vývoj výrobků, rozhodnutí o výrobku a předběžný výběr výrobního závodu**

(61) Během této fáze několik centrálních oddělení skupiny VW a dotčené výrobní závody spolupracují na přípravě rozhodnutí o výrobku i na předběžném výběru výrobního závodu. V této fázi hraje ústřední a konsolidační roli oddělení controllingu.

(62) Prvním krokem v této druhé fázi je proces vývoje výrobku, který v závislosti na interních předpisech příjemce vždy začíná nejméně […] měsíců před plánovaným datem zahájení sériové výroby, v případě oznámeného projektu v srpnu 2012 (první zahájení sériové výroby […]).

(63) Rozhodnutí o výrobku, tj. rozhodnutí vyrábět výrobek navržený v dlouhodobém odbytovém plánu, vyžaduje, aby vývoj výrobku dosáhl předem stanoveného cíle proveditelnosti. Očekávané příjmy z nového výrobku se porovnávají s potřebnými výrobními náklady (včetně investičních nákladů). Aby bylo možné určit očekávané výrobní náklady, stanoví se nejdříve konkrétní umístění hypoteticky jako plánovací předpoklad (premisa umístění). Premisa umístění se používá s cílem určit prvotní nákladovou strukturu a nákladový rámec pro daný projekt. Předem neurčí konkrétní výrobní závod, ale vytvoří požadovaný základ pro posouzení očekávaných výrobních nákladů.

(64) V případě následného výrobku k probíhající výrobě bude jako premisa umístění obvykle zvolen stávající výrobní závod výrobku; v případě zcela nového výrobku (bez předchůdce) premisa umístění obvykle vychází z ukazatelů výkonnosti, tj. jako první hypotéza bude vybrána lokalita s nejlepšími hodnotami výkonnosti. V praxi se přihlíží rovněž k dalším kritériím, jako jsou volné kapacity nebo vhodné struktury.

(65) V případě oznámeného projektu nebyla investice na zelené louce vzata v úvahu, neboť investiční balíček [140 000–160 000] automobilů spadajících do segmentu trhu s […] cenami je příliš malý na to, aby byla investice na zelené louce životaschopná. Pokud se posuzování umístění netýká investice na zelené louce, dvě hlavní kritéria pro určení vhodných lokalit jsou skutečnost, zda lze ve stávajícím závodě ještě instalovat dodatečné kapacity a zda jsou stávající zařízení v daném výrobním závodě slučitelná s plánovaným projektem, např. zda jsou rozměry stávající lakovny vhodné i pro plánovanou novou investici atd.

(66) Při uplatňování těchto kritérií byla určena čtyři možná umístění ([lokalita 1 v nepodporované oblasti v EHP], Setúbal, [lokalita 2 mimo EHP] a [lokalita 3 v nepodporované oblasti v EHP]), pro která Portugalsko poskytlo podnikové informace (od července 2012) o prvních srovnávacích výpočtech výrobních nákladů na automobil vypracovaných controllingem značky Volkswagen ([controllingem skupiny]). Tyto výpočty zahrnovaly plánované objemy prodeje v segmentu A0 SUV a v segmentu […] a rovněž plánované objemy prodeje pro [předem určený

model], jehož výroba byla výjimečně předem stanovena pro [lokalitu 1 v nepodporované oblasti v EHP]. V úvahu byly vzaty tři různé alternativy pro přiřazení plánovaných výrobních objemů segmentu A0 SUV, segmentu […] a [předem stanoveného modelu] čtyřem lokalitám a pro každou alternativu [controlling skupiny] provedl předběžné výpočty výrobních nákladů a investičních nákladů.

(67) V pozdější fázi procesu plánování byly jako možné lokality vyloučeny [lokalita 2 mimo EHP] kvůli vysokým logistickým nákladům a [lokalita 3 v nepodporované oblasti v EHP] kvůli vysokým personálním nákladům. V každém případě z důvodu dřívějších rozhodnutí umístit výrobu [předem určeného modelu] do [lokality 1 v nepodporované oblasti v EHP] a [lokality 2 mimo EHP] a vyrábět […] a […] v [lokalitě 3 v nepodporované oblasti v EHP], přijatých v roce 2014 (kdy [controlling skupiny] provedl další srovnávací výpočty), ani [lokalita 2 mimo EHP], ani [lokalita 3 v nepodporované oblasti v EHP] neměla žádnou volnou kapacitu. Byla tedy posuzována pouze kombinace objemů A0 SUV a […] pro Setúbal a pro [lokalitu 1 v nepodporované oblasti v EHP].

(68) S ohledem na výše uvedené skutečnosti připravil [controlling skupiny] rozhodnutí o výrobku, které jako premisu umístění stanovilo Setúbal. Portugalsko poskytlo důkazy, že dne 10. března 2014 produktový výbor značky Volkswagen (Volkswagen Ausschuss Produkte, VAP) přijal rozhodnutí o výrobku a potvrdil Setúbal jako premisu umístění. Důkazy předložené Portugalskem ukazují, že možná výše státní podpory až 36 milionů EUR byla vzata v úvahu již v této fázi.

3) **Rozhodnutí o investici a jejím umístění**

(69) Jakmile je přijato rozhodnutí o výrobku, je dalším krokem výběr nejvhodnějšího umístění pro daný projekt. Oddělení controllingu obvykle vychází z kompletního seznamu výrobních závodů Volkswagen a tento seznam zúží na ty lokality, které se zdají být pro investici vhodné. Na základě procesu plánování výrobku se pro každý realistický výrobní závod stanoví scénář investice a výroby, který se shrne v podkladech k rozhodnutí. Na základě doporučení týkajícího se konkrétního umístění a investice musí investiční výbor značky Volkswagen (Volkswagen Ausschuss Investitionen, VAI) rozhodnout, zda má být projekt realizován či nikoli.

(70) Jak již bylo vysvětleno, seznam realistických výrobních závodů byl v této fázi zúžen na [lokalitu 1 v nepodporované oblasti v EHP] a Setúbal. Pro tyto dva výrobní závody byly určeny a porovnány konkrétní výrobní náklady přiřaditelné danému umístění. Tyto náklady pro konkrétní umístění sestávají z požadovaných investičních nákladů a očekávaných výrobních nákladů během referenčního období. Portugalsko předložilo autentické aktuální podnikové dokumenty, které vypracovaly [controlling skupiny] a […] (oddělení pro státní podpory uvedené skupiny), ze dne 9. května 2014 jako důkaz kontrafaktuální analýzy porovnávající [lokalitu 1 v nepodporované oblasti v EHP] a Setúbal jako potenciální umístění. Portugalsko vysvětlilo, že zatímco závod [lokalita 1 v nepodporované oblasti v EHP] vykazoval mírně lepší hodnoty výkonnosti, závod Setúbal měl výhodu v možnosti čerpání regionální investiční podpory. Na základě této kontrafaktuální analýzy ([17]) [controlling skupiny] předložil výboru VAI doporučení pro rozhodnutí, v němž pro umístění investice navrhl lokalitu Setúbal.

(71) Rozhodnutí o investici a rozhodnutí o jejím umístění potvrzující Setúbal byla výborem VAI přijata dne 28. května 2014 a dne 26. června 2014. ([18]) Portugalsko předložilo kopii zápisu z příslušných jednání, na nichž byla tato rozhodnutí přijata. S přihlédnutím ke srovnávacím výpočtům, jakož i k regionální podpoře ve výši 37,96 milionu EUR v nominální hodnotě (diskontovaná hodnota 33,4 milionu EUR) ([19]) obě rozhodnutí schvalují investiční projekt MQB s objemem investice ve výši 624 milionů EUR. Kromě toho první z rozhodnutí přiznává první rozpočtovou tranši k vyklizení prostoru závodu pro první investice a druhé rozhodnutí schválilo podstatnou část investičních výdajů.

4.3.4. PŘIMĚŘENOST PODPORY

(72) Portugalsko uvádí, že jako základ pro posouzení přiměřenosti podpory lze využít také výpočty použité k prokázání pobídkového účinku.

([17]) Tato kontrafaktuální analýza je podrobně představena v příloze I, kterou nelze zveřejnit, neboť její obsah představuje obchodní tajemství.
([18]) Viz rovněž poznámka pod čarou č. 20.
([19]) Tento údaj vychází z různého rozpětí způsobilých výdajů v průběhu let v porovnání s konečnou podobou investice, která byla oznámena.

(73) Konečný výpočet použitý Portugalskem k prokázání pobídkového účinku ukazuje čisté finanční znevýhodnění lokality Setúbal v porovnání s [lokalitou 1 v nepodporované oblasti v EHP] ve výši 48 milionů EUR. Dokonce i s podporou je Setúbal o 14,6 milionu EUR (diskontovaná hodnota) dražší než [lokalita 1 v nepodporované oblasti v EHP] (finanční znevýhodnění mínus podpora uvažovaná v kontrafaktuální analýze; tj. 48 milionů EUR – 33,4 milionu EUR).

(74) Portugalsko tvrdí, že jelikož podpora plně nevyrovnává znevýhodnění lokality Setúbal, nejedná se o nadměrnou náhradu. Podpora je proto přiměřená.

(75) Portugalsko zdůrazňuje, že ve svém rozhodnutí o umístění přihlédl výbor VAI nejen k finančním aspektům, ale také k nevyčíslitelným kvalitativním kritériím, jako jsou důvody sociální odpovědnosti nebo možnost vyhnout se přesunu výroby do jiných závodů v době výrobní špičky.

4.3.5. NEGATIVNÍ ÚČINKY PODPORY NA HOSPODÁŘSKOU SOUTĚŽ A OBCHOD

(76) Portugalsko zdůrazňuje, že regionální podpora slouží pouze k vyrovnání čisté nevýhody umístění v lokalitě Setúbal. Podpora je přiměřená a nijak neovlivní hospodářskou soutěž, neboť investiční projekt a z něj vyplývající účinky na hospodářskou soutěž a obchod by nastaly v každém případě. Investiční projekt by nebyl umístěn v jiném podporovaném regionu s vyšším nebo stejným limitem intenzity podpory, neboť investice na zelené louce by nebyla životaschopnou, a podporovaný region není jedinou možnou alternativou. Podpora tedy nemá negativní dopad na soudržnost, který by byl v rozporu se samotným opodstatněním regionální podpory.

5. **POSOUZENÍ PODPORY**

5.1. *EXISTENCE PODPORY*

(77) Finanční podpora v podobě vratného grantu bude poskytnuta portugalskými orgány a financována ze souhrnného státního rozpočtu. Podpora je tudíž poskytnuta členským státem a ze státních prostředků ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

(78) Jelikož je podpora poskytována jedné společnosti (Autoeuropa), jedná se o selektivní opatření.

(79) Finanční podpora bude poskytnuta na investici do automobilového průmyslu, který je předmětem intenzivního obchodu mezi členskými státy, a částečně nahradí dodávky polotovarů z jiných členských států. Opatření tedy ovlivňuje obchod mezi členskými státy.

(80) Zvýhodnění společnosti Autoeuropa a její výroby portugalskými orgány znamená, že hospodářská soutěž je nebo může být narušena.

(81) Komise se proto domnívá, že oznámené opatření představuje státní podporu společnosti Autoeuropa ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

5.2. *ZÁKONNOST OPATŘENÍ PODPORY*

(82) Poskytnutím podpory s výhradou schválení Komisí a oznámením opatření podpory před jeho provedením portugalské orgány splnily své povinnosti podle čl. 108 odst. 3 SFEU, neboť oznámení individuální podpory nad určitou částku vyžaduje obecné nařízení o blokových výjimkách z roku 2008. Podpora na investiční projekt podléhá individuálnímu oznámení ve smyslu bodu 68 pokynů k regionální podpoře na období 2007–2013 a podle obecného nařízení o blokových výjimkách z roku 2008, neboť plánovaná podpora ve výši 36,15 milionu EUR v současné hodnotě přesahuje hranici nutnou pro individuální oznámení ve výši 11,25 milionu EUR použitelnou v dotčeném regionu podle mapy regionální podpory použitelné v období od roku 2007 do června 2014.

5.3. *PRÁVNÍ ZÁKLAD PRO POSOUZENÍ*

(83) Podpora má podpořit regionální rozvoj. Jelikož smlouva o podpoře a investici byla podepsána v dubnu 2014, pouze s výhradou schválení Komisí, má Komise za to, že podle bodu 188 pokynů k regionální podpoře na období 2014–2020 byla podpora poskytnuta před červencem 2014, a musí být tedy posuzována na základě pokynů k regionální podpoře na období 2007–2013, a zejména na základě jejich ustanovení týkajících se regionální investiční podpory pro velké investiční projekty uvedených v bodě 68.

5.4. *STRUKTURA POSOUZENÍ SLUČITELNOSTI*

(84) Komise musí provést posouzení ve třech krocích:

— zaprvé musí potvrdit, zda je opatření slučitelné s obecnými ustanoveními pokynů k regionální podpoře,

— zadruhé musí ověřit, zda může s určitostí vyloučit, že „test podílu na trhu“ a „testy zvýšení kapacity/výkonnosti trhu“ podle bodu 68 písm. a) a b) pokynů k regionální podpoře na období 2007–2013 vyžadují podrobné posouzení,

— zatřetí může být v závislosti na výsledku posouzení ve druhém kroku nutné provést podrobné posouzení.

5.5. *SLUČITELNOST OPATŘENÍ SE STANDARDNÍMI KRITÉRII SLUČITELNOSTI STANOVENÝMI V POKYNECH K REGIONÁLNÍ PODPOŘE*

(85) Komise již v rozhodnutí o zahájení řízení uvedla, že podpora splňuje část obecných kritérií slučitelnosti podle pokynů k regionální podpoře na období 2007–2013. Formální vyšetřovací řízení neodhalilo žádné prvky, jež by toto hodnocení zpochybňovaly. Komise konstatuje zejména toto:

— Podpora je poskytována na projekt ve městě Palmela, které je oblastí způsobilou pro regionální podporu podle portugalské mapy regionální podpory použitelné od roku 2007 do června 2014.

— Nic nenaznačuje tomu, že by skupina VW obecně nebo konkrétně společnost Autoeuropa byla podnikem v obtížích ve smyslu pokynů Společenství pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích použitelných v okamžiku oznámení. Příjemce podpory je tedy způsobilý pro regionální podporu v souladu s bodem 9 pokynů k regionální podpoře na období 2007–2013.

— Projekt zahrnuje počáteční investici ve smyslu bodu 34 pokynů k regionální podpoře na období 2007–2013. Počáteční investice je vymezena v bodě 34 pokynů k regionální podpoře na období 2007–2013 jako investice do hmotného a nehmotného majetku v souvislosti se i) založením nové provozovny, ii) rozšířením stávající provozovny, iii) rozšířením výrobního sortimentu provozovny o nové, dodatečné výrobky a iv) zásadní změnou výrobního postupu stávající provozovny. Zavedení nové výrobní technologie se kvalifikuje jako zásadní změna výrobního postupu stávající provozovny. Kromě toho umožňuje diverzifikaci produkce provozovny.

— Podle bodu 40 pokynů k regionální podpoře na období 2007–2013 je společnost Autoeuropa povinna udržet investici v regionu po dobu nejméně pěti let po dokončení projektu.

— V souladu s bodem 39 pokynů k regionální podpoře na období 2007–2013 se příjemce na investici finančně spolupodílí nejméně ve výši 25 % způsobilých nákladů formou, která není předmětem veřejné podpory.

— Formální požadavky, pokud jde o pobídkový účinek, stanovené v bodě 38 pokynů k regionální podpoře na období 2007–2013 jsou dodrženy. ([20])

— Způsobilé výdaje projektu jsou omezeny na nový hmotný majetek (pouze zařízení a budovy), a jsou tak v souladu s ustanoveními bodů 50 a 54 pokynů k regionální podpoře na období 2007–2013.

([20]) Společnost Autoeuropa předložila žádost o podporu dne 31. března 2014 a orgán odpovědný za správu režimu dne 4. dubna 2014 písemně potvrdil, že s výhradou podrobného ověření projekt v zásadě splňuje podmínky způsobilosti. Investiční smlouva byla podepsána dne 30. dubna 2014 a obsahovala odkládací doložku, díky níž bylo na rozhodnutí skupiny VW, zda bude projekt pokračovat či nikoli, pod podmínkou přijetí tohoto rozhodnutí do 30. června 2014.

(86) V rozhodnutí o zahájení řízení však Komise vznesla pochybnosti, pokud jde o způsobilost nákladů na nástroje externích prodejců. Jelikož tedy Komise nebyla schopna zaujmout konečné stanovisko k tomu, zda oznámený projekt a dřívější investiční projekt realizovaný v témže místě tvoří jeden investiční projekt ve smyslu bodu 60 pokynů k regionální podpoře na období 2007–2013, nebyla Komise schopna stanovit, zda intenzita oznámené podpory překračuje přípustné maximum, a vznesla proto pochybnosti týkající se dodržení použitelného limitu regionální podpory.

5.5.1. ZÁVĚR OHLEDNĚ NÁSTROJŮ EXTERNÍCH PRODEJCŮ

(87) Ve věci C34/2001 Komise objasnila, že náklady na nástroje externích prodejců nelze považovat za způsobilé náklady, ledaže vzniknou v podporovaných oblastech dotčeného členského státu. ([21]) Komise uvádí (viz 31. a 32. bod odůvodnění), že veškeré investice do nástrojů externích prodejců ve výši 136,3 milionu EUR budou splňovat standardní kritéria slučitelnosti pokynů k regionální podpoře, neboť budou splňovat určité podmínky jako například: nástroje jsou součástí oznámeného projektu a jsou zahrnuty v dlouhodobých aktivech společnosti Autoeuropa, jsou umístěny v závodě dodavatele v podporované oblasti v Portugalsku a zůstanou umístěny v Portugalsku v podporované oblasti po dobu nejméně pěti let po dokončení projektu. Podporované oblasti Portugalska, v nichž se budou nástroje externích prodejců nacházet, navíc mají vzhledem k oblasti Palmela stejnou nebo vyšší maximální intenzitu. Byly zřízeny mechanismy pro monitorování, které zajistí, že podpora nebude poskytnuta na nástroje externích prodejců, které nesplňují výše uvedené podmínky.

(88) V souladu se svou předchozí praxí ve věci C34/2001 má tedy Komise za to, že náklady na nástroje externích prodejců vzniklé v podporovaných oblastech Portugalska ve výši 136,3 milionu EUR lze považovat za způsobilé náklady v souladu s body 4.1 a 4.2 pokynů k regionální podpoře na období 2007–2013.

5.5.2. ZÁVĚR OHLEDNĚ JEDNOHO INVESTIČNÍHO PROJEKTU

(89) Komise analyzovala možný charakter jednoho investičního projektu pro tři dřívější investice uskutečněné společností Autoeuropa na témže místě.

5.5.2.1. *Počáteční investice do robotů pro lakování vnitřních a vnějších povrchů (lakovna)*

(90) Projekt spočíval v pořízení nových robotů pro lakovnu, což vedlo ke zlepšení nejen z hlediska kvality, ale také z hlediska ergonomie a ochrany zaměstnanců, ochrany životního prostředí, úspory zdrojů a produktivity. Komise má za to, že tyto investice byly v daném okamžiku nezbytné, aby se zlepšily pracovní podmínky v lakovně, a nebyly tedy uskutečněny v rámci přípravy oznámeného projektu.

(91) Komise má za to, že investice do automatizace procesu lakování vnitřních a vnějších povrchů v lakovně a oznámený investiční projekt vykazují technické a funkční rozdíly a investiční rozhodnutí byla přijata nezávisle na sobě. Komise má tedy za to, že počáteční investice do lakovny není ekonomicky neoddělitelným způsobem spojena s oznámeným investičním projektem, a uvedené dvě investice tudíž netvoří jeden investiční projekt ve smyslu bodu 60 pokynů k regionální podpoře na období 2007–2013.

5.5.2.2. *Počáteční investice do raznic (nástrojárna)*

(92) Nástrojárna společnosti Autoeuropa vyrábí formy a nástroje pro lisování kovových dílů karoserie. Specializuje se na výrobu nástrojů pro kapoty motorů a blatníky. Nástrojárna dodává své výrobky do závodů skupiny VW po celém světě, tj. neomezuje se pouze na zásobování společnosti Autoeuropa. Je sice součástí společnosti Autoeuropa, ale svou činnost provozuje samostatně a nezávisle na hlavní činnosti závodu, kterou je výroba vozidel.

([21]) Viz rozhodnutí Komise ve věci C34/2001 týkající se podpory pro společnost Ford España (poznámka pod čarou č. 14), 36. a 37. bod odůvodnění.

(93) Projekt se týkal pořízení nových nástrojů pro raznice s cílem umožnit výrobu nástrojů vyšší kvalitativní úrovně a zvýšit objem výroby nástrojárny. Nástrojárna vyrábí formy a lisovací nástroje pro celou skupinu VW, není umístěna na stejném pozemku jako oznámená investice a funguje nezávisle na závodu pro výrobu automobilů. Kromě toho investiční rozhodnutí pro modernizaci nástrojárny a pro oznámený projekt byla přijata nezávisle na sobě. Komise má tedy za to, že počáteční investice do nástrojárny není ekonomicky neoddělitelným způsobem spojena s oznámeným investičním projektem, a uvedené dva investiční projekty tudíž netvoří jeden investiční projekt ve smyslu bodu 60 pokynů k regionální podpoře na období 2007–2013.

5.5.2.3. *Počáteční investice v oblasti informačních technologií (IT)*

(94) Projekt se týkal pořízení nového zařízení informačních technologií s novými softwarovými aplikacemi pro stabilní bezpečnost v oblasti informačních technologií zaměřenou na zvýšení stability a produktivity výroby automobilů. Investice v oblasti informačních technologií nemá strategické a technické souvislosti s oznámeným projektem, které by je ekonomicky neoddělitelným způsobem propojovaly. Kromě toho investiční rozhodnutí pro projekt v oblasti informačních technologií a pro oznámený projekt byla přijata nezávisle na sobě. Komise má tedy za to, že tyto dva investiční projekty netvoří jeden investiční projekt ve smyslu bodu 60 pokynů k regionální podpoře na období 2007–2013.

5.5.3. *CELKOVÝ ZÁVĚR OHLEDNĚ STANDARDNÍCH KRITÉRIÍ SLUČITELNOSTI*

(95) S ohledem na výše uvedené skutečnosti má Komise za to, že náklady na nástroje externích prodejců ve výši 136,3 milionu EUR lze považovat za způsobilé výdaje v rámci oznámeného projektu, zatímco dřívější investice není třeba brát v úvahu. Výše způsobilých výdajů, které musí být vzaty v úvahu pro výpočet maximální přípustné intenzity podpory, činí 623,9 milionu EUR (599,6 milionu EUR v diskontované hodnotě), jak uvádí tabulka 2 tohoto rozhodnutí. Při použití mechanismu odstupňování stanoveného v bodě 67 pokynů k regionální podpoře na období 2007–2013 vedou vynaložené způsobilé výdaje k maximální přípustné intenzitě podpory pro daný projekt ve výši 6,13 % hrubého grantového ekvivalentu.

(96) Jelikož intenzita navrhované podpory (36,15 milionu EUR v současné hodnotě, intenzita podpory 6,03 %) nepřesahuje maximální přípustnou intenzitu podpory a oznámená podpora nebude spojena s další regionální investiční podporou, je navrhovaná intenzita podpory pro daný projekt v souladu s pokyny k regionální podpoře na období 2007–2013.

(97) S ohledem na výše uvedené skutečnosti, a jelikož nebyly předloženy žádné informace, které by ovlivnily závěry Komise přijaté v rozhodnutí o zahájení řízení týkající se standardních kritérií slučitelnosti uvedených v 85. bodě odůvodnění, má Komise za to, že standardní kritéria slučitelnosti podle pokynů k regionální podpoře na období 2007–2013 jsou splněna.

5.6. *POUŽITÍ TESTŮ STANOVENÝCH V BODĚ 68 POKYNŮ K REGIONÁLNÍ PODPOŘE NA OBDOBÍ 2007–2013*

(98) Komise musí provést podrobné posouzení jako součást formálního vyšetřovacího řízení, pokud není v rámci uvedeného řízení schopna s určitostí stanovit, že prahové hodnoty pro podrobné posouzení stanovené v testech podle bodu 68 písm. a) a b) nejsou překročeny. ([22]) Aby mohla Komise příslušné testy provést, musí nejdříve stanovit vhodné definice výrobkového a zeměpisného trhu.

(99) Ve 45. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení měla Komise za to, že pro účely bodu 68 pokynů k regionální podpoře na období 2007–2013 jsou výrobky dotčenými investičním projektem osobní automobily patřící do tržních segmentů A0, A a B podle klasifikace POLK.

(100) Komise ponechala přesné vymezení relevantního výrobkového trhu otevřené a vzala v úvahu všechna možná alternativní vymezení trhu, zejména včetně nejužší segmentace, pro niž jsou k dispozici údaje.

([22]) V každém případě, a tedy bez ohledu na prahové hodnoty podle bodu 68 pokynů k regionální podpoře na období 2007–2013, musí Komise samozřejmě posoudit vyváženost pozitivních a negativních účinků podpory dříve, než dospěje k závěru ohledně její slučitelnosti s vnitřním trhem. Viz rozsudek Tribunálu ve věci T-304/08, *Smurfit Kappa Group v. Komise*, EU:T:2012:351, bod 94.

(101) Praxe používání nejužšího vymezení trhu na základě individuálních segmentů v automobilovém průmyslu je doložena ve srovnatelných rozhodnutích, včetně konečných rozhodnutí ([23]).

(102) Tato rozhodovací praxe vychází z názoru, že konkurenti ve všech segmentech trhu, včetně nejmenšího možného segmentu, si zaslouží ochranu před hráči s dominantním postavením na trhu.

(103) Je také založena na ekonomických úvahách z hlediska hospodářské soutěže. Konkrétně tento přístup vychází z teorie, že nahraditelnost na straně poptávky mezi dvěma výrobky existuje, pokud jsou tyto výrobky spotřebiteli považovány za vzájemně nahraditelné s ohledem na jejich vlastnosti, cenu a zamýšlené použití. Svou praxí posuzování podílů na trhu i v nejmenším možném segmentu osobních automobilů, pro nějž jsou k dispozici informace, Komise sleduje přesně tuto logiku: tj. má za to, že nahraditelnost s ohledem na cenu, vlastnosti a zamýšlené použití je nejsilnější mezi výrobky, které patří do téhož segmentu. V tomto smyslu použití co nejužšího segmentu trhu jako jediného možného trhu odráží logiku bodu 28 pokynů pro posuzování horizontálních spojování, který stanoví: „Výrobky se mohou na relevantním trhu odlišovat tím, že některé z nich jsou bližšími náhradami než ostatní. Čím vyšší je stupeň nahraditelnosti mezi výrobky spojujících se podniků, tím je pravděpodobnější, že spojující se podniky významně zvýší ceny. […] Motivace spojujících se podniků ke zvýšení cen se omezí s vyšší pravděpodobností, vyrábějí-li soupeřící podniky bližší náhrady výrobků spojujících se podniků, než kdyby nabízely vzdálenější náhrady […]."

(104) Proto jsou konvenční osobní automobily tradičně rozdělovány do segmentů a proto automobilový průmysl zařazuje modely do různých dobře známých segmentů. Z toho vychází praxe Komise vymezovat relevantní trh v oblasti automobilového průmyslu také z hlediska jednotlivých segmentů a z tohoto důvodu členské státy v této věci, jakož i v dalších věcech v minulosti předložily argumenty týkající se relevantního trhu z hlediska jednotlivých segmentů.

(105) Jelikož bude společnost Autoeuropa vyrábět automobily patřící do segmentu A0 a […] podle klasifikace POLK a mohla by rovněž vyrábět automobily patřící do segmentu B podle klasifikace POLK, Komise vzala v úvahu, že tyto jednotlivé segmenty, a v případě SUV rovněž segment SUV-B podle klasifikace Global Insight, jakož i kombinovaný segment (A0 až B) podle klasifikace POLK by všechny měly být považovány za možné relevantní trhy pro tento případ.

(106) Komise měla za to, že relevantním zeměpisným trhem pro dotčené výrobky je přinejmenším celý EHP. Portugalské orgány a společnost Autoeuropa souhlasily s tím, že Komise použije uvedené vymezení zeměpisného trhu pro účely tohoto oznámení. ([24])

(107) Na základě výše uvedených skutečností Komise vzhledem k tomu, že během formálního vyšetřování neobdržela žádné dodatečné informace prokazující, že by měla změnit své závěry z rozhodnutí o zahájení řízení, trvá na svém posouzení, pokud jde o vymezení výrobkového a zeměpisného trhu.

5.6.1. ZÁVĚR OHLEDNĚ TESTU PODÍLU NA TRHU (BOD 68 PÍSM. A) POKYNŮ K REGIONÁLNÍ PODPOŘE NA OBDOBÍ 2007–2013)

(108) Komise provedla test podle bodu 68 písm. a) pokynů k regionální podpoře na období 2007–2013 na všech možných výrobkových a zeměpisných trzích s cílem zjistit, zda podíl příjemce na trhu před investicí a posléze přesahuje 25 %.

(109) Vzhledem ke skutečnosti, že nebylo možno stanovit jeden relevantní výrobkový a zeměpisný trh, bylo nutno vzít v úvahu výsledky všech možných trhů. Podíl skupiny VW na trhu v jednotlivých segmentech A a B a v kombinovaných segmentech A0, A a B (podle klasifikace POLK) v EHP představuje více než 25 % ve všech letech v období 2013 až 2019. Komise proto dospěla k závěru, že prahová hodnota stanovená v bodě 68 písm. a) je překročena.

([23]) Viz například konečné rozhodnutí Komise ve věci Porsche, SA. 34118 (přijaté v červenci 2014), v němž Komise ponechala otevřenou otázku vymezení trhu a použila tradiční přístup založený na posuzování všech „možných definic trhu vymezujících jednotlivé segmenty automobilů (včetně nejužší segmentace, pro niž jsou k dispozici údaje)". Viz 86. bod odůvodnění tohoto rozhodnutí, který cituje řadu případů, včetně Fiat Powertrain technologies, SA.30340, 88. bod odůvodnění („Jelikož projekt nepřesahuje limity stanovené v bodě 68 písm. a) pokynů k regionální podpoře na úrovni nejmenší segmentace navazujícího výrobkového trhu, pro který jsou k dispozici údaje, vyplývá z toho, že projekt nepřesahuje limity stanovené v bodě 68 písm. a) pokynů k regionální podpoře pro všechny možné kombinace těchto segmentů automobilů."). Rozhodnutí o státních podporách SA.30340 Fiat Powertrain Technologies, rozhodnutí ze dne 9. února 2011 (C(2011) 612) (Úř. věst. C 151, 21.5.2011, s. 5); SA. 32169 Volkswagen Sachsen, rozhodnutí ze dne 13. července 2011 (C(2011) 4935) (Úř. věst. C 361, 10.12.2011, s. 17).

([24]) Viz oddíl 3.3.2.2 rozhodnutí o zahájení řízení.

5.6.2. ZÁVĚR OHLEDNĚ TESTU VÝROBNÍ KAPACITY NA PODPRŮMĚRNĚ VÝKONNÉM TRHU (BOD 68 PÍSM. B) POKYNŮ K REGIONÁLNÍ PODPOŘE NA OBDOBÍ 2007–2013)

(110) Jelikož výsledek testu podle bodu 68 písm. a) již vyžaduje provedení podrobného posouzení podpory, není nutné provádět test podle bodu 68 písm. b).

5.6.3. ZÁVĚR

(111) Na základě výše uvedených skutečností Komise rozhodla, že příslušná prahová hodnota testu podle bodu 68 písm. a) a b) je překročena. Komise se proto rozhodla provést po zahájení řízení podle čl. 108 odst. 2 SFEU podrobné ověření, zda je podpora nutná k vytvoření pobídkového účinku pro investici a zda přínosy opatření podpory převažují nad výsledným narušením hospodářské soutěže a ovlivněním obchodu mezi členskými státy.

5.7. *PODROBNÉ POSOUZENÍ OPATŘENÍ PODPORY*

(112) Podrobné posouzení je provedeno na základě sdělení o podrobném posouzení.

5.7.1. POZITIVNÍ ÚČINKY PODPORY

5.7.1.1. *Cíl podpory*

(113) Bod 12 sdělení o podrobném posouzení vyžaduje, aby členské státy prokázaly, že investiční projekt přispěje k rozvoji dotyčného regionu. Komise bere na vědomí pozitivní regionální účinky investice představené Portugalskem (viz 45. až 49. bod odůvodnění) a konstatuje, že zejména účinky přímého a nepřímého vytváření pracovních míst, usazení dalších dodavatelů a poskytovatelů služeb v regionu, předávání znalostí do regionu a zlepšení regionální dovednostní základny významně přispívají k rozvoji regionu a k dosažení cíle soudržnosti EU.

5.7.1.2. *Vhodnost nástroje podpory*

(114) V bodech 17 a 18 sdělení o podrobném posouzení je zdůrazněno, že státní podpora v podobě podpory původních investic je pouze jedním z nástrojů k překonávání selhání trhu a k podpoře hospodářského rozvoje znevýhodněných oblastí. Podpora představuje vhodný nástroj, pokud poskytuje zvláštní výhody v porovnání s ostatními politickými opatřeními. Podle bodu 18 sdělení o podrobném posouzení pouze „opatření, u nichž členský stát zvážil i ostatní politické možnosti a u nichž byly zjištěny výhody plynoucí z použití selektivního nástroje, jakým je státní podpora, pro určitý podnik, se považují za vhodný nástroj“.

(115) Portugalsko odůvodnilo (viz 51. a 52. bod odůvodnění) vhodnost nástroje podpory ekonomickou situací v regionu Península de Setúbal a prokázalo, že region je v porovnání s vnitrostátním průměrem znevýhodněný: během období 2011–2013 činil regionální HDP na osobu přibližně 75 % portugalského průměru.

(116) Vzhledem k socioekonomické situaci v regionu Península de Setúbal, kterou potvrzuje postavení tohoto regionu jakožto regionu způsobilého pro regionální podporu podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU s limitem intenzity podpory ve výši 15 %, a v souladu s předchozí rozhodovací praxí (např. rozhodnutí ve věci Dell Poland ([25]) a rozhodnutí ve věci Porsche ([26])) Komise uznává, že poskytnutí státní podpory představuje vhodný nástroj k dosažení cíle regionálního rozvoje dotyčného regionu.

5.7.1.3. *Pobídkový účinek/kontrafaktuální scénář*

(117) Bod 20 sdělení o podrobném posouzení vyžaduje, aby byly splněny formální podmínky pobídkového účinku stanovené v bodě 38 pokynů k regionální podpoře na období 2007–2013. Komise ve výše uvedeném oddíle 5.5 ověřila, že toto se týká oznámeného projektu. Pokud jde o významný pobídkový účinek, sdělení o podrobném

([25]) Rozhodnutí Komise 2010/54/ ES ze dne 23. září 2009 o státní podpoře, kterou Polsko zamýšlí poskytnout společnosti Dell Products (Poland) Sp. z o.o. C 46/08 (ex N 775/07) (Úř. věst. L 29, 2.2.2010, s. 8), 171. bod odůvodnění.

([26]) SA.34118 (2012/C, ex 2011/N), dosud nezveřejněné v Úředním věstníku, dostupné na internetové stránce http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm?clear=1&policy_area_id=3, 107. bod odůvodnění.

posouzení vyžaduje, aby Komise podrobně ověřila, zda je podpora nutná ke změně chování příjemce tak, aby ten v dotčeném regionu uskutečnil (další) investice. V bodě 22 sdělení o podrobném posouzení je uvedeno, že pobídkový účinek lze prokázat ve dvou možných scénářích: v případě neposkytnutí podpory by se investice vůbec neuskutečnila, jelikož bez podpory by investice nebyla pro podnik zisková v žádném místě (první scénář); v případě neposkytnutí podpory by se investice uskutečnila na jiném místě (druhý scénář).

(118) Sdělení o podrobném posouzení vyžaduje, aby členský stát prokázal existenci pobídkového účinku podpory a aby předložil jednoznačné důkazy, že podpora účinným způsobem ovlivňuje výběr investice nebo volbu umístění. Ve sdělení je tak důkazní břemeno týkající se existence pobídkového účinku uloženo členskému státu. V této souvislosti musí členský stát poskytnout rovněž úplný popis kontrafaktuálního (opačného) scénáře, při kterém by příjemci nebyla poskytnuta žádná podpora. Komise musí považovat tento kontrafaktuální scénář za realistický.

(119) Portugalské orgány uvedly (viz 54. bod odůvodnění), že podpora ve prospěch společnosti Autoeuropa spadá do druhého scénáře, a představily kontrafaktuální scénář odrážející konkrétní investici a plánování umístění pro oznámený projekt, který uvažoval jako alternativní umístění závod v [lokalitě 1 v nepodporované oblasti v EHP], […].

(120) V bodě 25 sdělení o podrobném posouzení je uvedeno, že členský stát by mohl poskytnout důkaz o pobídkovém účinku podpory pro druhý scénář tím, že předloží dokumenty podniku, které prokazují, že bylo provedeno srovnání nákladů a přínosů umístění investice ve zvoleném podporovaném regionu a v alternativní lokalitě. Členským státům se zejména doporučuje, aby vycházely z finančních zpráv, interních obchodních plánů a dokumentů, které rozvíjejí různé investiční scénáře.

(121) Portugalsko poskytlo (viz 68., 70. a 71. bod odůvodnění) aktuální a autentické doklady o vícefázovém rozhodovacím procesu skupiny VW a pro oznámený projekt značky Volkswagen týkající se především rozhodnutí o výrobku a dále pak rozhodnutí o investici a jejím umístění.

(122) Tyto dokumenty ukazují, že jakmile byl v roce 2012 v plánovacím kole 61 stanoven prodejní potenciál pro nové výrobky v segmentech A0 SUV a […] ([…]), oddělení controllingu [controlling skupiny] v červenci 2012 původně určilo čtyři možnosti pro umístění výroby, tj. Setúbal, [lokalita 1 v nepodporované oblasti v EHP], [lokalita 2 mimo EHP] a [lokalita 3 v nepodporované oblasti v EHP], uplatněním dvou hlavních kritérií: zda lze v některém stávajícím závodě instalovat dodatečné kapacity a zda jsou stávající zařízení slučitelná s plánovanou investicí. Výpočty provedené [controllingem skupiny] zahrnovaly také objem prodeje [předem určeného modelu], jehož plánované zahájení sériové výroby mělo obdobné načasování. Byly vypracovány tři alternativy s objemy rozdělenými mezi uvedená čtyři místa. Pro každou alternativu byly vypočteny výrobní náklady na automobil a výsledek těchto výpočtů ukázal, že v daném okamžiku by nejlepší alternativou byla kombinace objemů [předem určeného modelu] a A0 SUV v [lokalitě 1 v nepodporované oblasti v EHP] a omezení nových objemů v lokalitě Setúbal na segment […].

(123) V pozdější fázi procesu plánování oddělení controllingu rozhodlo vyloučit [lokalitu 3 v nepodporované oblasti v EHP] z důvodu znevýhodnění v oblasti personálních nákladů a [lokalitu 2 mimo EHP] z důvodu znevýhodnění v oblasti logistických nákladů. Životaschopnou alternativní lokalitou k lokalitě Setúbal tedy zůstala pouze [lokalita 1 v nepodporované oblasti v EHP].

(124) Komise uvádí, že v lednu 2014 se společnost Volkswagen rozhodla umístit výrobu [předem určeného modelu] do [lokality 1 v nepodporované oblasti v EHP] a do [lokality 2 mimo EHP], kde byl již vyráběn předchozí model. Portugalsko poskytlo důkazy, že i po přijetí rozhodnutí o [předem určeném modelu] zůstala [lokalita 1 v nepodporované oblasti v EHP] pro oznámenou investici realistickým scénářem. Předložené dokumenty umožňují Komisi dospět k závěru, že v březnu 2014, kdy produktový výbor (VAP) přijal rozhodnutí o výrobku, [lokalita 1 v nepodporované oblasti v EHP] měla dostatečnou kapacitu k uspokojení potřeb oznámeného projektu. Toto je dále podpořeno rozhodnutím skupiny VW z března 2015 vyrábět v [lokalitě 1 v nepodporované oblasti v EHP] další model s obdobnou roční výrobní kapacitou jako oznámený projekt.

(125) Komise navíc ověřila, že veškeré příslušné náklady související s mimořádnými směnami potřebnými v [lokalitě 1 v nepodporované oblasti v EHP], aby bylo možné se vyrovnat s dodatečnou kapacitou nezbytnou pro oznámený projekt, byly v kontrafaktuálním scénáři zohledněny. Kromě toho bere na vědomí argument Portugalska, že pokud by pro oznámený projekt nebyla zvolena lokalita Setúbal, společnost Autoeuropa by možná musela uzavřít alespoň významnou část závodu. Komise ověřila, že náklady na propuštění zaměstnanců v závodě Setúbal a náklady na navrácení státní podpory poskytnuté v dřívějších investičních projektech uvedených v oddíle 4.2 byly v kontrafaktuálním scénáři zohledněny.

(126) Komise je také spokojena s tím, že výpočty investičních a výrobních nákladů v uvedených dvou lokalitách použité v kontrafaktuálním scénáři jsou přesné a vycházejí z věrohodných údajů poskytnutých závody nebo z věrohodných předpokladů.

(127) Jak je popsáno v 70. bodě odůvodnění a v příloze I tohoto rozhodnutí, odhady výrobních nákladů přiřaditelných dané lokalitě, které zahrnují výrobní a investiční náklady, znamenaly pro lokalitu Setúbal v porovnání s [lokalitou 1 v nepodporované oblasti v EHP] nákladové znevýhodnění ve výši 90 milionů EUR v nominální hodnotě. Za účelem snížení nákladového znevýhodnění lokality Setúbal a s ohledem na nadcházející formální rozhodnutí výboru VAI ve věci umístění investičního projektu, společnost Autoeuropa poté, co výbor VAP přijal dne 10. března 2014 rozhodnutí o výrobku, podala dne 31. března 2014 žádost o podporu.

(128) Dne 28. května 2014 a dne 26. června 2014 výbor VAI rozhodl o umístění oznámené investice v lokalitě Setúbal. Jak dokládají zápisy ze zasedání výboru VAI, toto rozhodnutí bylo přijato výslovně pod podmínkou poskytnutí státní podpory. Práce na projektu byly zahájeny dne 26. června 2014.

(129) Komise uvedla již výše (viz 85. bod odůvodnění), že podle bodu 20 sdělení o podrobném posouzení jsou formální požadavky na pobídkový účinek stanovené v bodě 38 pokynů k regionální podpoře na období 2007–2013 splněny. Portugalské orgány mimo to předložily jednoznačné důkazy, že podpora účinným způsobem ovlivnila volbu umístění investice, jelikož rozhodnutí skupiny VW o umístění oznámeného projektu v lokalitě Setúbal bylo přijato až po podpisu investiční smlouvy ([27]), která potvrdila, že investiční projekt bude způsobilý pro státní podporu. Komise má podle bodů 23 a 25 sdělení o podrobném posouzení za to, že kontrafaktuální scénář předložený Portugalskem je realistický a podložený autentickými a aktuálními důkazy, které prokazují, že podpora má reálný (podstatný) pobídkový účinek: snížením nákladového znevýhodnění mezi oběma lokalitami ve prospěch Setúbal podpora přispěla ke změně rozhodnutí přijímající společnosti o umístění. Bez podpory by se investice v lokalitě Setúbal neuskutečnila.

5.7.1.4. *Přiměřenost podpory*

(130) Aby byla podpora podle bodu 29 sdělení o podrobném posouzení přiměřená, musí být její výše a intenzita omezena na minimum, které je nezbytné pro uskutečnění investice v podporovaném regionu.

(131) Regionální podpora se obecně považuje za přiměřenou závažnosti problémů, jež mají vliv na podporované oblasti, pokud dodržuje použitelné limity regionální podpory, včetně automatického odstupňování těchto limitů u velkých investičních projektů (což je již součástí použitelné mapy regionální podpory). Použitá intenzita podpory není v tomto případě vyšší než limity regionální podpory upravené podle mechanismu snižování podpory, jak již bylo uvedeno v 96. bodě odůvodnění.

(132) Kromě obecné zásady přiměřenosti obsažené v pokynech k regionální podpoře na období 2007–2013 sdělení o podrobném posouzení vyžaduje provedení podrobnějšího posouzení. Podle druhého scénáře uvedeného ve sdělení o podrobném posouzení se podpora považuje za přiměřenou, je-li rovna rozdílu mezi čistými náklady podniku, který je příjemcem podpory, na investici v podporované oblasti a čistými náklady investice na alternativním místě.

(133) Dokumentace, kterou Portugalsko předložilo (viz 68., 70. a 71. bod odůvodnění), prokazuje, že výše podpory byla omezena na nezbytnou částku, jelikož nepřekračuje rozdíl v nákladech mezi umístěním investice v lokalitě Setúbal a v lokalitě […]. Výpočet provedený v okamžiku kontrafaktuální analýzy (založený na dokumentech vypracovaných souběžně s rozhodnutím o investici) ukazuje, že i s podporou byl Setúbal o 14,6 milionu EUR dražší (v diskontované hodnotě) než [lokalita 1 v nepodporované oblasti v EHP]. Komise uvádí, že zbývající nákladové znevýhodnění bylo považováno za přijatelné z důvodu určitých kvalitativních aspektů, jako jsou důvody sociální odpovědnosti (bez investice by společnost Autoeuropa musela uzavřít významnou část závodu Setúbal) nebo možnost pro Setúbal pokrýt výrobní špičku bez podpory jiných závodů, zatímco [lokalita 1 v nepodporované oblasti v EHP] by musela přesunout část své výroby do [lokality mimo EHP]. Pokud se při výpočtu vezme v úvahu diskontovaná výše oznámené podpory, která činí 36,15 milionu EUR ([28]), znevýhodnění lokality Setúbal by stále představovalo 11,85 milionu EUR (48 milionů EUR – 36,15 milionů EUR).

([27]) Investiční smlouva obsahovala odkládací doložku, díky níž bylo na rozhodnutí skupiny VW, zda bude projekt pokračovat či nikoli, pod podmínkou přijetí tohoto rozhodnutí do 30. června 2014.

([28]) Viz vysvětlení rozdílu ve výši podpory v poznámce pod čarou č. 20.

(134) Jelikož je podpora omezena na výši nezbytnou k vyrovnání čistých dodatečných nákladů na umístění investičního projektu v lokalitě Setúbal v porovnání s alternativní lokalitou [lokalita 1 v nepodporované oblasti v EHP], má Komise za to, že přiměřenost podpory v okamžiku rozhodnutí o umístění je prokázána.

5.7.2. NEGATIVNÍ ÚČINKY PODPORY NA HOSPODÁŘSKOU SOUTĚŽ A OBCHOD

(135) V bodě 40 sdělení o podrobném posouzení je uvedeno, že „pokud […] kontrafaktuální analýza naznačuje, že by se investice uskutečnila v každém případě, a to i bez podpory, ačkoli pravděpodobně na jiném místě (druhý scénář), a je-li podpora přiměřená, byly by možné signály narušení hospodářské soutěže, jako je vysoký podíl na trhu a zvýšení kapacity na nevýkonném trhu, v zásadě stejné bez ohledu na podporu".

(136) Bez oznámené podpory by se investice uskutečnila na jiném místě v EHP, což by v každém případě vedlo ke stejné úrovni narušení hospodářské soutěže (tj. druhý scénář). Jelikož je podpora omezena na minimum nezbytné k vyrovnání dodatečných nákladů vyplývajících z regionálního znevýhodnění podporovaného regionu, nemá nežádoucí negativní účinky na hospodářskou soutěž, jako je vytěsňování soukromých investic.

(137) Podle bodu 50 sdělení o podrobném posouzení jsou možné negativní účinky regionální podpory plynoucí z jejího umístění z důvodu jejího geografického charakteru již do určité míry uznány a omezeny v pokynech k regionální podpoře a mapami regionální podpory, které vyčerpávajícím způsobem vymezují oblasti způsobilé pro regionální podporu s přihlédnutím k cílům spravedlivého přístupu a k cílům politiky soudržnosti a které určují způsobilé hodnoty intenzity podpory. V bodě 53 sdělení o podrobném posouzení je však uvedeno, že pokud by bez podpory byla investice umístěna do chudšího regionu (více regionálních znevýhodnění – vyšší maximální intenzita regionální podpory) nebo do regionu, který se považuje za region se stejnými regionálními znevýhodněními jako cílový region (stejná maximální intenzita regionální podpory), představovalo by to negativní vliv na obchod a v celkovém posouzení vyváženosti negativní prvek, který pravděpodobně nebude kompenzován žádnými pozitivními prvky, jelikož je v rozporu se samotným opodstatněním regionální podpory.

(138) V případě oznámeného projektu nebyla investice na zelené louce vzata v úvahu, neboť investiční balíček zahrnující [140 000–160 000] automobilů spadajících do segmentu trhu s […] cenami je příliš malý na to, aby byla investice na zelené louce životaschopná. Uplatněním dvou kritérií, tj. stávající dodatečné kapacity a zařízení slučitelná s plánovaným projektem, se původní alternativní lokality omezily pouze na [lokalitu 1] (nepodporovaná oblast v [EHP]), [lokalitu 2] ([mimo EHP]) a [lokalitu 3] ([nepodporovaná oblast v EHP]); [lokalita 2 mimo EHP] a [lokalita 3 v nepodporované oblasti v EHP] byly v pozdější fázi vyloučeny, neboť se vyznačovaly vysokými logistickými, případně vysokými personálními náklady.

(139) Podle závěrů Komise tudíž neexistují žádné náznaky, že by investice byla umístěna do jiného podporovaného regionu s vyšším nebo podobným limitem intenzity podpory: Komise má tedy za to, že podpora nemá žádný negativní vliv na soudržnost, který by byl v rozporu se samotným opodstatněním regionální podpory, a podpora nemá přílišné negativní účinky na obchod.

5.8. *POSOUZENÍ VYVÁŽENOSTI*

(140) Po zjištění, že podpora poskytuje pobídkový účinek pro uskutečnění investice v daném regionu a že je přiměřená, je nutné posoudit vyváženost pozitivních a negativních účinků podpory.

(141) Posouzení potvrdilo, že opatření podpory má pobídkový účinek a přilákalo investici, která významně přispěje k rozvoji znevýhodněného regionu, jenž je způsobilý pro regionální podporu podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU, aniž by o tuto investici připravilo jiný region se stejným nebo vyšším limitem intenzity podpory (žádný negativní vliv na soudržnost). Komise se domnívá, že přilákání investice do chudšího regionu je pro soudržnost v Unii prospěšnější, než kdyby se stejná investice uskutečnila v rozvinutějším regionu. Jak je uvedeno v bodě 53 sdělení o podrobném posouzení, Komise má za to, že „u kladných účinků regionální podpory, která pouze kompenzuje rozdíl v čistých nákladech v porovnání s jiným investičním umístěním v rozvinutější oblasti […], se bude podle posouzení vyváženosti mít zpravidla za to, že převažují negativní účinky alternativního umístění nové investice".

(142) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem Komise konstatuje, že jelikož je podpora úměrná rozdílu mezi čistými náklady na uskutečnění investice ve vybrané lokalitě v porovnání s jinou rozvinutější lokalitou, převažují pozitivní účinky podpory, pokud jde o její cíl a vhodnost (jak bylo prokázáno výše), nad negativními účinky alternativního umístění.

(143) Podle bodu 68 pokynů k regionální podpoře na období 2007–2013 a na základě podrobného posouzení provedeného podle sdělení o podrobném posouzení vyvozuje Komise závěr, že podpora je nutná k vytvoření pobídkového účinku pro danou investici a že výhody, které opatření podpory přinese, převažují nad výsledným narušením hospodářské soutěže a ovlivněním obchodu mezi členskými státy.

6. **ZÁVĚR**

(144) Komise dospěla k závěru, že navrhovaná regionální investiční podpora pro společnost Volkswagen Autoeuropa, Lda, která byla přiznána dne 30. dubna 2014 pouze s výhradou schválení Komisí, splňuje veškeré podmínky stanovené v pokynech k regionální podpoře na období 2007–2013 a ve sdělení o podrobném posouzení, a lze ji proto považovat za slučitelnou s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU.

(145) Komise připomíná, že podle 16. bodu odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení se Portugalsko zavázalo, že ani oznámená výše podpory, ani oznámená intenzita podpory nebudou překročeny, pokud se realizované způsobilé výdaje odchýlí od plánované výše způsobilých výdajů, jak jsou vzaty v úvahu v oznámení a ve výpočtu maximální výše podpory. Portugalsko se také zavázalo, že každých pět let počínaje dnem schválení podpory Komisí poskytne Komisi průběžnou zprávu (včetně informací o vyplacených částkách podpory a o jiných investičních projektech zahájených v téže provozovně/témže závodě) a do šesti měsíců od vyplacení poslední tranše podpory podle oznámeného harmonogramu plateb podrobnou závěrečnou zprávu,

PŘIJALA TOTO ROZHODUTÍ:

Článek 1

Státní podpora, kterou má Portugalsko v úmyslu poskytnout společnosti Volkswagen Autoeuropa ve výši 36,15 milionu EUR v současné hodnotě, což představuje maximální intenzitu podpory ve výši 6,03 % hrubého grantového ekvivalentu, je slučitelná s vnitřním trhem ve smyslu čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy o fungování Evropské unie.

Provedení podpory v maximální výši 36,15 milionu EUR v současné hodnotě a s maximální intenzitou podpory ve výši 6,03 % hrubého grantového ekvivalentu je tedy schváleno.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Portugalské republice.

V Bruselu dne 27. listopadu 2015.

Za Komisi

Margrethe VESTAGER

členka Komise