ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2017/166 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 27ης Νοεμβρίου 2015

για την κρατική ενίσχυση SA. 38831 (2014/C) (πρώην 2014/N) που σχεδιάζει να εφαρμόσει η Πορτογαλία για την Volkswagen Autoeuropa, Lda

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2015) 8232]

(Το κείμενο στην πορτογαλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 108 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

Έχοντας υπόψη τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Αφού κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τις συναφείς διατάξεις ([1]),

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

(1) Μέσω ηλεκτρονικής κοινοποίησης που καταχωρίστηκε στις 30 Ιουνίου 2014, η Πορτογαλία κοινοποίησε την περιφερειακή επενδυτική ενίσχυση που είχε χορηγήσει στις 30 Απριλίου 2014, με την επιφύλαξη της έγκρισής της από την Επιτροπή, στη Volkswagen Autoeuropa, Lda (εφεξής «Autoeuropa»).

(2) Με επιστολή της 2ας Οκτωβρίου 2014, η Επιτροπή ενημέρωσε την Πορτογαλία για την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία που ορίζεται στο άρθρο 108 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με την ενίσχυση.

(3) Η απόφαση της Επιτροπής να κινήσει τη διαδικασία δημοσιεύτηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ([2]). Η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους.

(4) Η Πορτογαλία υπέβαλε παρατηρήσεις σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας στις 15 Δεκεμβρίου 2014 (2014/127950)· περαιτέρω πληροφορίες παρασχέθηκαν με τις επιστολές της 27ης Φεβρουαρίου 2015 (2015/019588), της 12ης Ιουνίου 2015 (2015/056315) και της 27ης Ιουλίου 2015 (2015/073908). Στις 19 Μαΐου 2015 έλαβε χώρα συνάντηση μεταξύ των υπηρεσιών της Επιτροπής, των πορτογαλικών αρχών και του δικαιούχου στα γραφεία της Autoeuropa.

(5) Η Επιτροπή δεν έλαβε παρατηρήσεις από τα ενδιαφερόμενα μέρη.

2. ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ/ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

2.1. *ΣΤΟΧΟΣ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ*

(6) Μέσω της χορήγησης ενίσχυσης για την επένδυση στην υφιστάμενη εγκατάσταση της Autoeuropa στην Palmela, περιφέρεια Peninsula de Setubal, η οποία αποτελεί περιοχή επιλέξιμη για περιφερειακή ενίσχυση δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ, με τυποποιημένο ανώτατο όριο περιφερειακής ενίσχυσης για μεγάλες επιχειρήσεις που ανέρχεται σε 15 % σύμφωνα με τον πορτογαλικό χάρτη κρατικών ενισχύσεων περιφερειακού χαρακτήρα για την περίοδο από το 2007 έως τον Ιούνιο του 2014 ([3]), η Πορτογαλία σκοπεύει να αναπτύξει περαιτέρω την οικεία περιφέρεια.

([1]) ΕΕ C 460 της 19.12.2014, σ. 55.
([2]) Πρβλ. υποσημείωση 1.
([3]) Κρατικές ενισχύσεις N 727/2006 — Πορτογαλία — Χάρτης κρατικών ενισχύσεων περιφερειακού χαρακτήρα για την περίοδο 2007-2013 (ΕΕ C 68 της 24.3.2007, σ. 26), που παρατάθηκε μέχρι το τέλος του Ιουνίου 2014 βάσει του SA.37471 (2013/N) — Παράταση του χάρτη κρατικών ενισχύσεων περιφερειακού χαρακτήρα για την περίοδο 2007-2013 μέχρι τις 30 Ιουνίου 2014 (ΕΕ C 50 της 21.2.2014, σ. 16).

2.2. *Ο ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΣ*

(7) Δικαιούχος της ενίσχυσης είναι η Autoeuropa, 100 % θυγατρική του Ομίλου Volkswagen (εφεξής Όμιλος VW). Ο Όμιλος έχει περιγραφεί σε διάφορες αποφάσεις για κρατικές ενισχύσεις, και πλέον πρόσφατα στην απόφαση της Επιτροπής, της 9ης Ιουλίου 2014, για την κίνηση επίσημης διαδικασίας έρευνας σχετικά με την περιφερειακή ενίσχυση για την AUDI HUNGARIA MOTOR Ltd ([4]), στην οποία παραπέμπει η Επιτροπή για μια αναλυτικότερη περιγραφή του Ομίλου VW.

(8) Η Autoeuropa δραστηριοποιείται στην περιφέρεια Setubal από τον Ιούνιο του 1991 στον τομέα της παραγωγής διαφόρων μοντέλων επιβατικών αυτοκινήτων υπό την επωνυμία VW. Η Autoeuropa είναι μεγάλη επιχείρηση. Ούτε ο Όμιλος VW ούτε και η Autoeuropa μπορούν να θεωρηθούν ως προβληματικές επιχειρήσεις κατά την έννοια των κατευθυντήριων γραμμών όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων ([5]) που ίσχυαν όταν ελήφθη η κοινοποίηση.

2.3. *ΤΟ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ*

(9) Το επενδυτικό σχέδιο συνίσταται στην εισαγωγή νέας τεχνολογίας παραγωγής που ονομάζεται «Modularer Querbaukasten» (εφεξής «MQB») και αντικαθιστά την παραδοσιακή παραγωγή βάσει πλατφόρμας. Η νέα αυτή τεχνολογία παραγωγής παρέχει μεγάλη ευελιξία όσον αφορά την παραγωγή μοντέλων επιβατικών αυτοκινήτων και την επίτευξη σημαντικών συνεργειών στην παραγωγή τους. Η Επιτροπή παραπέμπει στην απόφασή της, της 13ης Ιουλίου 2011, για την κίνηση επίσημης διαδικασίας έρευνας σχετικά με την περιφερειακή ενίσχυση υπέρ της Volkswagen Sachsen ([6]) για μια πιο διεξοδική περιγραφή της τεχνολογίας.

(10) Η επένδυση στην Palmela δίνει τη δυνατότητα στην Autoeuropa να παραγάγει επιβατικά αυτοκίνητα που υπάγονται σε τρία διαφορετικά τμήματα της αγοράς επιβατικών αυτοκινήτων, σύμφωνα με την ταξινόμηση POLK ([7]), ήτοι στο τμήμα A0, στο τμήμα A και στο τμήμα B. Επί του παρόντος, ο Όμιλος VW σκοπεύει να παραγάγει, στο πλαίσιο της νέας γραμμής παραγωγής, ένα SUV του τμήματος A0 και ένα επιβατικό όχημα που δεν έχει διευκρινιστεί ακόμα πλήρως και υπάγεται στο τμήμα […] (*), το οποίο πρόκειται να διαδεχτεί το υφιστάμενο μοντέλο του τμήματος […] της Autoeuropa που παράγεται βάσει πλατφόρμας. Ο Όμιλος VW δεν απέκλεισε την πιθανότητα να ξεκινήσει την παραγωγή ενός επιβατικού αυτοκινήτου του τμήματος B εντός πέντε ετών από την ολοκλήρωση της επένδυσης. Η συνολική παραγωγική ικανότητα που δημιουργείται από την επένδυση ανέρχεται σε [140 000-160 000] αυτοκίνητα ετησίως, εκ της οποίας, βάσει των υφιστάμενων σχεδίων, παραγωγική ικανότητα [80 000-100 000] αυτοκινήτων προορίζεται για την παραγωγή του SUV τμήματος A0 και παραγωγική ικανότητα [50 000-60 000] αυτοκινήτων για το μοντέλο τμήματος […].

(11) Η επένδυση ξεκίνησε στις 26 Ιουνίου 2014 και το μεγαλύτερο μέρος της προβλέπεται να ολοκληρωθεί μέχρι τον Δεκέμβριο του 2018. Η πλήρης παραγωγή αναμένεται να ξεκινήσει στο τέλος του 2018.

2.4. *ΚΟΣΤΟΣ ΤΟΥ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ*

(12) Σύμφωνα με τη σύμβαση επένδυσης και ενίσχυσης που υπογράφηκε μεταξύ της Πορτογαλίας και του Ομίλου VW και με τις πληροφορίες που υποβλήθηκαν από την Πορτογαλία στις 28 Ιουλίου 2014, η επένδυση αφορά επιλέξιμες δαπάνες ύψους 672,9 εκατ. ευρώ για εξοπλισμό και τα (οικοδομικά) έργα υποδομής που θα πραγματοποιηθούν μεταξύ του 2014 και του 2019. Περίπου το ένα τέταρτο των εν λόγω δαπανών αφορά εργαλειομηχανές, ήτοι πάγια περιουσιακά στοιχεία που χρηματοδοτούνται από την Autoeuropa, τα οποία δεν θα χρησιμοποιηθούν στις εγκαταστάσεις της Autoeuropa στην Palmela, αλλά θα διατεθούν από την Autoeuropa στους προμηθευτές της προκειμένου να χρησιμοποιηθούν στις εγκαταστάσεις των προμηθευτών για την παραγωγή μερών και εξαρτημάτων για τον Όμιλο VW. Μολονότι τα εν λόγω στοιχεία ενεργητικού συνιστούν αναπόσπαστο μέρος του παραγωγικού αποθέματος των προμηθευτών, θα παραμείνουν στην ιδιοκτησία του Ομίλου VW.

(13) Οι δαπάνες αφορούν αποκλειστικά νέα, ενσώματα περιουσιακά στοιχεία. Ο κατωτέρω πίνακας προέρχεται από τη σύμβαση επένδυσης και παρουσιάζει αναλυτικά τις σχεδιαζόμενες επιλέξιμες δαπάνες ανά τύπο και ανά έτος.

([4]) Υπόθεση SA.36754 LIP — HU — Ενίσχυση για την AUDI HUNGARIA MOTOR Ltd (ΕΕ C 418 της 21.11.2014, σ. 25).
([5]) ΕΕ C 244 της 1.10.2004, σ. 2.
([6]) Υπόθεση SA.32169 — Γερμανία — LIP — Ενίσχυση προς τη Volkswagen Sachsen GmbH (ΕΕ C 361 της 10.12.2011, σ. 17).
([7]) Η R. L. Polk & Co. (αναφερόμενη επίσης και ως POLK) είναι ένας οργανισμός με παγκόσμια παρουσία και αποτελεί σημαντική πηγή πληροφοριών αγοράς και αναλύσεων για την αυτοκινητοβιομηχανία. Στις 16 Ιουλίου 2013, η IHS Inc., η κορυφαία παγκόσμια πηγή κρίσιμων πληροφοριών και αναλύσεων ολοκλήρωσε την εξαγορά της R. L. Polk & Co.
(*) Εμπορικό απόρρητο

Πίνακας 1

Κατανομή των επιλέξιμων δαπανών σε εκατ. ευρώ — Σύμβαση επένδυσης

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Σύνολο
Είδη εξοπλισμού	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Εργαλειομηχανές	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
ΣΥΝΟΛΟ	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**672,9**

(14) Αυτή η ανάλυση κόστους που βασίζεται στις πληροφορίες που περιέχονται στη σύμβαση επένδυσης διαφέρει από την ανάλυση κόστους στο συμπληρωματικό δελτίο πληροφοριών που επισυνάπτεται στην κοινοποίηση. Στο συμπληρωματικό δελτίο, οι πορτογαλικές αρχές εξήγησαν ότι ο Όμιλος VW έχει περιορίσει το συνολικό επενδυτικό κόστος 672,95 εκατ. ευρώ που προβλέπεται στη σύμβαση επένδυσης σε 623,85 εκατ. ευρώ. Η ανάλυση που προκύπτει από το συμπληρωματικό δελτίο πληροφοριών παρουσιάζεται στον κατωτέρω πίνακα.

Πίνακας 2

Κατανομή των επιλέξιμων δαπανών σε εκατ. ευρώ — Συμπληρωματικό δελτίο πληροφοριών

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Σύνολο
Είδη εξοπλισμού	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Εργαλειομηχανές	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
ΣΥΝΟΛΟ	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**623,9**

2.5. *ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ*

(15) Η εθνική νομική βάση για τη χορήγηση της ενίσχυσης είναι το νομοθετικό διάταγμα αριθ. 287/2007, της 17ης Αυγούστου, όπως τροποποιήθηκε από το νομοθετικό διάταγμα αριθ. 65/2009, της 20ής Μαρτίου, που εγκρίνει το εθνικό πλαίσιο κινήτρων για επιχειρηματικές επενδύσεις και το διάταγμα αριθ. 1464/2007, της 15ης Νοεμβρίου, όπως τροποποιήθηκε από το διάταγμα 1103/2010, της 25ης Οκτωβρίου, που συστήνει και ρυθμίζει το καθεστώς ενισχύσεων «Sistema de Incentivos a Inovação».

(16) Η Πορτογαλία χορήγησε την ενίσχυση, με την επιφύλαξη της έγκρισης της Επιτροπής, κατ' εφαρμογή του καθεστώτος ενισχύσεων «Sistema de Incentivos a Inovação». Το καθεστώς ενισχύσεων απαλλάχθηκε κατά κατηγορία κατ' εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 800/2008 της Επιτροπής ([8]) εφεξής «ΓΚΑΚ 2008», για αιτήσεις ενίσχυσης που δεν υπερβαίνουν τα όρια κοινοποίησης που προβλέπονται στο άρθρο 6 του εν λόγω κανονισμού.

2.6. *ΤΟ ΜΕΤΡΟ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ*

(17) Η ενίσχυση χορηγήθηκε, με την επιφύλαξη της έγκρισης της Επιτροπής, βάσει σύμβασης επένδυσης και ενίσχυσης που υπογράφηκε στις 30 Απριλίου 2014. Οι εργασίες για την επένδυση ξεκίνησαν στις 26 Ιουνίου 2014, ήτοι μετά την υπογραφή της σύμβασης.

([8]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 800/2008 της Επιτροπής, της 6ης Αυγούστου 2008, για την κήρυξη ορισμένων κατηγοριών ενισχύσεων ως συμβατών με την κοινή αγορά κατ' εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της Συνθήκης (Γενικός κανονισμός απαλλαγής κατά κατηγορία) (*ΕΕ L 214 της 9.8.2008, σ. 3), που παρατάθηκε μέχρι τις 30 Ιουνίου 2014*.

(18) Η ενίσχυση χορηγείται υπό τη μορφή μερικώς επιστρεπτέας ενίσχυσης. Η σύμβαση επένδυσης αφορά επιστρεπτέα επιχορήγηση ονομαστικής αξίας 52,49 εκατ. ευρώ για επενδυτικές δαπάνες (συμπεριλαμβανομένων των εργαλειομηχανών) ύψους 672,95 εκατ. ευρώ που μετατρέπεται εν μέρει σε απλή επιχορήγηση εάν η Autoeuropa πληροί ορισμένες συμβατικώς συμφωνηθείσες παραμέτρους υλοποίησης. Η κοινοποίηση αναφέρει ότι ο πλέον πρόσφατος σχεδιασμός κόστους του Ομίλου VW κατέληξε σε ελαφρώς χαμηλότερο ύψος αναμενόμενων επενδυτικών δαπανών (623,9 εκατ. ευρώ). Λαμβάνοντας υπόψη αυτό το χαμηλότερο ποσό, το κοινοποιηθέν ποσό και η κοινοποιηθείσα ένταση της ενίσχυσης, σε τιμές του 2014, ανέρχονται σε 36,15 εκατ. ευρώ και σε 6,03 % αντίστοιχα. Η Πορτογαλία δεσμεύεται ότι δεν θα υπερβεί το κοινοποιηθέν ποσό της ενίσχυσης και την κοινοποιηθείσα ένταση της ενίσχυσης εάν οι επιλέξιμες δαπάνες που θα πραγματοποιηθούν αποκλίνουν από το προβλεπόμενο ποσό των επιλέξιμων δαπανών που λαμβάνονται υπόψη στην κοινοποίηση και στον υπολογισμό του ανώτατου ποσού της ενίσχυσης.

(19) Η Πορτογαλία επιβεβαιώνει ότι η ίδια συνεισφορά χωρίς δημόσια στήριξη που ισούται με τουλάχιστον το 25 % των επιλέξιμων δαπανών θα καλυφθεί από ίδιους πόρους της Autoeuropa/Volkswagen.

(20) Η Autoeuropa/Volkswagen δεσμεύεται να διατηρήσει την επένδυση για ελάχιστο διάστημα 5 ετών μετά την ολοκλήρωσή της.

2.7. *ΛΟΓΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ*

(21) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες ως προς το συμβιβάσιμο του μέτρου με τις διατάξεις των κατευθυντήριων γραμμών για τις περιφερειακές ενισχύσεις 2007-2013 ([9]) (εφεξής «ΚΓΠΕ 2007-2013») σχετικά με τις επιλέξιμες δαπάνες, το ανώτατο ποσό της ενίσχυσης και τη μέγιστη ένταση της ενίσχυσης και, συνεπώς, ως προς το συμβιβάσιμό του με την εσωτερική αγορά.

(22) Η Επιτροπή επισήμανε ότι οι κοινοποιηθείσες επιλέξιμες δαπάνες περιλαμβάνουν το κόστος των εργαλειομηχανών, η επιλεξιμότητα του οποίου αμφισβητήθηκε από την Επιτροπή, και ως εκ τούτου δεν ήταν σε θέση να επιβεβαιώσει ότι το κοινοποιηθέν ανώτατο ποσό της ενίσχυσης, που υπολογίστηκε με βάση το συνολικό κοινοποιηθέν ποσό των επενδυτικών δαπανών, δεν υπερβαίνει το ανώτατο επιτρεπόμενο ποσό.

(23) Περαιτέρω, η Επιτροπή επισήμανε ότι η Autoeuropa έλαβε επενδυτική ενίσχυση για ένα άλλο επενδυτικό σχέδιο που πραγματοποιήθηκε στην ίδια εγκατάσταση. Οι εργασίες για το άλλο επενδυτικό σχέδιο ξεκίνησαν λιγότερο από τρία έτη πριν από την έναρξη εργασιών για το παρόν επενδυτικό σχέδιο. Το επενδυτικό σχέδιο αποσκοπούσε στην εισαγωγή καινοτομιών και στη βελτιστοποίηση των παραγωγικών διαδικασιών μέσω της πραγματοποίησης επενδύσεων σε τρεις τομείς δραστηριοτήτων: i) στον τομέα της τεχνολογίας πληροφοριών, μέσω της εφαρμογής προγραμμάτων και των πλέον προηγμένων τεχνολογικά συστημάτων, ii) στον τομέα της εσωτερικής και εξωτερικής βαφής μηχανοκίνητων οχημάτων μέσω της αυτοματοποίησης της μεθόδου εφαρμογής της βαφής και iii) στον τομέα των εργαλείων τύπωσης με μήτρα, που εφαρμόζουν τις μήτρες για την τύπωση των μερών. Όταν εκδόθηκε η απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Πορτογαλία δεν διευκρίνισε σε ποιο βαθμό οι εν λόγω βελτιώσεις θα ήταν συναφείς και θα μπορούσαν να συνεχίσουν να χρησιμοποιούνται σε περίπτωση διακοπής της διαδικασίας κατασκευής βάσει πλατφόρμας και αντικατάστασής της από την τεχνολογία κατασκευής MQB.

(24) Βάσει των πληροφοριών που υπέβαλε η Πορτογαλία, η Επιτροπή δεν ήταν σε θέση να διαμορφώσει οριστική άποψη σχετικά με το εάν τα δύο επενδυτικά σχέδια συνιστούν ένα ενιαίο επενδυτικό σχέδιο κατά την έννοια της παραγράφου 60 των ΚΓΠΕ 2007-2013 και αποφάσισε να εξετάσει το ζήτημα του εάν τα δύο σχέδια είναι οικονομικά αδιαίρετα κατά την έννοια της υποσημείωσης 55 ([10]) των ΚΓΠΕ 2007-2013 στο πλαίσιο της επίσημης διαδικασίας έρευνας.

([9]) Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα 2007-2013 (ΕΕ C 54 της 4.3.2006, σ. 13). Στις 28 Ιουνίου 2013 η Επιτροπή ενέκρινε τις κατευθυντήριες γραμμές για τις ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα 2014-2020, στις οποίες η περίοδος εφαρμογής των ΚΓΠΕ 2007-2013 παρατάθηκε μέχρι την 30ή Ιουνίου 2014 (παράγραφος 186) (ΕΕ C 209 της 23.1.2013, σ. 1).

([10]) Η υποσημείωση 55 των ΚΓΠΕ 2007-2013 ορίζει τα εξής: «*Για να αξιολογηθεί αν μια αρχική επένδυση είναι οικονομικά αδιαίρετη, η Επιτροπή θα λαμβάνει υπόψη τους τεχνικούς, λειτουργικούς και στρατηγικούς δεσμούς, αλλά και την άμεση γεωγραφική γειτνίαση. Ο οικονομικά αδιαίρετος χαρακτήρας θα αξιολογείται ανεξάρτητα από το ιδιοκτησιακό καθεστώς. Τούτο σημαίνει ότι, για να προσδιορισθεί αν ένα μεγάλο επενδυτικό σχέδιο αποτελεί ενιαίο σχέδιο, η αξιολόγηση θα πρέπει να είναι η ίδια, ανεξάρτητα από το αν το σχέδιο υλοποιείται από μία και μόνο επιχείρηση, από περισσότερες επιχειρήσεις που αναλαμβάνουν από κοινού τις επενδυτικές δαπάνες ή από περισσότερες επιχειρήσεις που αναλαμβάνουν τις δαπάνες χωριστών επενδύσεων στο πλαίσιο του ίδιου επενδυτικού σχεδίου (π.χ. στην περίπτωση των κοινών επιχειρήσεων).*»

(25) Επιπλέον, η παράγραφος 68 των ΚΓΠΕ 2007-2013 απαιτεί από την Επιτροπή να κινήσει την επίσημη διαδικασία έρευνας και να προβεί σε αναλυτική αξιολόγηση του εναύσματος για τις επενδύσεις, της αναλογικότητας, καθώς και των θετικών και αρνητικών επιπτώσεων της ενίσχυσης, εάν το μερίδιο αγοράς του δικαιούχου στο συναφές προϊόν και τη συναφή γεωγραφική αγορά υπερβαίνει το 25 % πριν από ή μετά την επένδυση (εφεξής αναφερόμενο και ως «κριτήριο της παραγράφου 68 στοιχείο α)») ή εάν η παραγωγική ικανότητα που δημιουργείται με το σχέδιο υπερβαίνει το 5 % μιας αγοράς που βρίσκεται σε σχετική ή απόλυτη παρακμή (εφεξής αναφερόμενο και ως «κριτήριο της παραγράφου 68 στοιχείο β)»). Εάν η διεξαγωγή αναλυτική αξιολόγηση είναι απαραίτητη, θα διεξάγεται βάσει της ανακοίνωσης της Επιτροπής σχετικά με τα κριτήρια για την αναλυτική αξιολόγηση περιφερειακών ενισχύσεων προς μεγάλα επενδυτικά σχέδια ([11]).

(26) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή άφησε τον ακριβή ορισμό της συναφούς αγοράς προϊόντος ανοιχτό και έλαβε υπόψη όλους τους ευλογοφανείς εναλλακτικούς ορισμούς της αγοράς, συμπεριλαμβανομένης συγκεκριμένα της πλέον περιορισμένης κατηγοριοποίησης για την οποία διατίθενται δεδομένα ([12]). Δεδομένου ότι η Autoeuropa θα παραγάγει αυτοκίνητα που υπάγονται στα τμήματα A0 και […] σύμφωνα με την POLK, και ενδέχεται επίσης να παραγάγει αυτοκίνητα που υπάγονται στο τμήμα B σύμφωνα με την POLK, η Επιτροπή θεώρησε ότι τα εν λόγω μεμονωμένα τμήματα, το τμήμα SUV-B για τα SUV σύμφωνα με την Global Insight ([13]), καθώς και το συνδυασμένο τμήμα (A0 προς B) σύμφωνα με την POLK θα πρέπει να θεωρηθούν ως συναφείς ευλογοφανείς αγορές για αυτή την υπόθεση.

(27) Στην παράγραφο 70 των ΚΓΠΕ 2007-2013 προβλέπεται ότι, για τους σκοπούς της διενέργειας των ελέγχων δυνάμει της παραγράφου 68, οι αγορές θα πρέπει κανονικά να ορίζονται σε επίπεδο ΕΟΧ. Για την αξιολόγηση της παρούσας υπόθεσης, η Επιτροπή έκρινε ότι η συναφής γεωγραφική αγορά για τα οικεία προϊόντα καλύπτει τουλάχιστον τις χώρες του ΕΟΧ. Οι πορτογαλικές αρχές και η Autoeuropa αποδέχτηκαν την εφαρμογή αυτού του ορισμού της γεωγραφικής αγοράς από την Επιτροπή για τους σκοπούς της παρούσας κοινοποίησης.

(28) Κατά τη διάρκεια της προκαταρκτικής έρευνας, η ανάλυση δυνάμει της παραγράφου 68 στοιχείο α) των ΚΓΠΕ 2007-2013 κατέληξε στο συμπέρασμα ότι υφίσταται υπέρβαση του εφαρμοστέου ανώτατου ορίου μεριδίου αγοράς 25 % στα μεμονωμένα τμήματα A και B και στα συνδυασμένα τμήματα A0, A και B (σύμφωνα με την POLK) στον ΕΟΧ όλα τα συναφή έτη.

(29) Δεδομένου ότι το αποτέλεσμα του ελέγχου δυνάμει της παραγράφου 68 στοιχείο α) κατέστησε ήδη αναγκαία τη διεξαγωγή αναλυτικής αξιολόγησης της ενίσχυσης, η Επιτροπή έκρινε ότι δεν ήταν αναγκαίο να εξεταστεί το κριτήριο της παραγράφου 68 στοιχείο β).

3. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ

(30) Δεν υποβλήθηκαν παρατηρήσεις από ενδιαφερόμενα μέρη.

4. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑΣ

4.1. *ΕΡΓΑΛΕΙΟΜΗΧΑΝΕΣ*

(31) Η Πορτογαλία θεωρεί επιλέξιμες τις επενδύσεις σε εργαλειομηχανές που ανέρχονται σε 136,3 εκατ. ευρώ, καθώς τα εργαλεία αποτελούν μέρος του κοινοποιηθέντος σχεδίου, ανήκουν στα πάγια περιουσιακά στοιχεία της Autoeuropa, βρίσκονται στις εγκαταστάσεις του προμηθευτή σε ενισχυόμενη περιφέρεια της Πορτογαλίας και θα παραμείνουν εκεί για τουλάχιστον πέντε έτη μετά την ολοκλήρωση του σχεδίου. Οι πορτογαλικές αρχές παραπέμπουν στις αιτιολογικές σκέψεις 36 και 37 της απόφασης C(2002)1803 Ford España SA ([14]), στις οποίες η Επιτροπή επισήμανε ότι οι δαπάνες για μηχανήματα μπορούν να θεωρηθούν ως επιλέξιμες για περιφερειακή ενίσχυση εφόσον πραγματοποιούνται σε ενισχυόμενες περιοχές.

([11]) ΕΕ C 223 της 16.9.2009, σ. 3.

([12]) Αυτή η προσέγγιση συνάδει με τις αποφάσεις για κρατικές ενισχύσεις της Επιτροπής SA. 34118 (Porsche Leipzig), απόφαση της 9ης Ιουλίου 2014 (C(2014)4075) στην υπόθεση SA.34118, η οποία δεν έχει δημοσιευτεί ακόμα στην Επίσημη Εφημερίδα και είναι διαθέσιμη στη διεύθυνση http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm?clear=1&policy_area_id=3· SA.30340 (Fiat Powertrain Technologies), απόφαση της 9ης Φεβρουαρίου 2011, (C(2011)612) στην υπόθεση SA.30340 (ΕΕ C 151 της 21.5.2011, σ. 5)· SA. 32169 (Volkswagen Sachsen) απόφαση της 13ης Ιουλίου 2011 (C(2011)4935) στην υπόθεση SA.32169 (ΕΕ C 361 της 10.12.2011, σ. 17)· N 767/07 (Ford Craiova) απόφαση της 30ής Απριλίου 2008 (C(2008)1613) στην υπόθεση N 767/2007 (ΕΕ C 238 της 17.9.2008, σ. 4)· N 635/2008 (Fiat Sicily) απόφαση της 29ης Απριλίου 2009 (C(2009)3051) στην υπόθεση N 635/2008 (ΕΕ C 219 της 12.9.2009, σ. 3)· και N 473/2008 (Ford España) απόφαση της 17ης Ιουνίου 2009 (C(2009)4530) στην υπόθεση N 473/2008 (ΕΕ C 19 της 26.1.2010, σ. 5).

([13]) Η Επιτροπή θεώρησε, σε μια σειρά αποφάσεων σχετικά με τα SUV, και πιο πρόσφατα στην τελική απόφασή της σχετικά με την περιφερειακή ενίσχυση για την Porsche (απόφαση της 9ης Ιουλίου 2014 στην υπόθεση SA.34118 (2012/C, πρώην 2011/N) που προτίθεται να χορηγήσει η Γερμανία στις εταιρείες Porsche Leipzig GmbH και Dr. Ing.H.c.F. Porsche Aktiengesellschaft, η οποία δεν έχει δημοσιευτεί ακόμα στην Επίσημη Εφημερίδα και διατίθεται στη διεύθυνση http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm?clear=1&policy_area_id=3), ότι η ταξινόμηση της Global Insight είναι καταλληλότερη για τα SUV. Τα SUV που υπάγονται στο τμήμα A0 της POLK αντιστοιχούν στο τμήμα SUV-B της ταξινόμησης της Global Insight.

([14]) C34/2001, απόφαση της 7ης Μαΐου 2002 σχετικά με την κρατική ενίσχυση την οποία σχεδιάζει να εφαρμόσει η Ισπανία υπέρ της Ford España SA [που κοινοποιήθηκε υπό τον αριθμό Ε(2002) 1803], που δημοσιεύτηκε στην ΕΕ L 314 της 18.11.2002, σ. 86.

(32) Πριν από την υπογραφή της σύμβασης επένδυσης τον Απρίλιο του 2014, ο Όμιλος VW και η Autoeuropa ανέπτυξαν ένα επενδυτικό σχέδιο για τις εργαλειομηχανές, στο οποίο ελήφθησαν υπόψη τα εν λόγω κριτήρια επιλεξιμότητας και διασφαλίστηκε ότι το ποσό ύψους 136,3 εκατ. ευρώ αφορούσε μόνο δαπάνες για εργαλειομηχανές που πληρούν τις ανωτέρω προϋποθέσεις. Οι πορτογαλικές αρχές έχουν θεσπίσει έναν μηχανισμό ελέγχου για την παρακολούθηση της συμμόρφωσης με τις ανωτέρω προϋποθέσεις.

4.2. *ΕΝΙΑΙΟ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ*

(33) Η Πορτογαλία υπέγραψε σύμβαση επένδυσης με την Autoeuropa στις 8 Οκτωβρίου 2013 σχετικά με τρία διαφορετικά σχέδια, το καθένα εκ των οποίων αντιπροσωπεύει μια αρχική επένδυση που αποσκοπεί στην επέκταση της υφιστάμενης εγκατάστασης και τα οποία η Πορτογαλία δεν θεωρεί ότι συνιστούν ενιαίο επενδυτικό σχέδιο με το κοινοποιηθέν επενδυτικό σχέδιο κατά την έννοια της παραγράφου 60 των ΚΓΠΕ 2007-2013.

4.2.1. ΑΡΧΙΚΗ ΕΠΕΝΔΥΣΗ ΣΕ ΡΟΜΠΟΤ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΣ ΒΑΦΗΣ (ΣΥΝΕΡΓΕΙΟ ΒΑΦΗΣ)

(34) Το πρώτο σχέδιο αφορούσε την εισαγωγή ρομπότ για την αυτοματοποίηση της διαδικασίας εσωτερικής και εξωτερικής βαφής, η οποία κατέστησε δυνατή την εισαγωγή βελτιώσεων στην ποιότητα (ομοιογενής εξωτερική εμφάνιση, μείωση του πάχους της βαφής, μείωση της ομίχλης ψεκασμού, μείωση των ρύπων στο εσωτερικό) και στην παραγωγικότητα, καθώς και τη βελτίωση της εργονομίας και της προστασίας των εργαζομένων και τη μείωση της κατανάλωσης υλικών και της κατασπατάλησης των βαφών. Οι αντίστοιχες επιλέξιμες δαπάνες ανήλθαν σε 20 εκατ. ευρώ ([15]) και το ποσό της ενίσχυσης ήταν 2,89 εκατ. ευρώ σε ακαθάριστο ισοδύναμο επιχορήγησης (AIE).

(35) Οι πορτογαλικές αρχές υπογραμμίζουν ότι αυτή η επένδυση δεν συνδέεται με οικονομικά αδιαίρετο τρόπο με το κοινοποιηθέν επενδυτικό σχέδιο. Το κοινοποιηθέν επενδυτικό σχέδιο αποσκοπεί στη θεμελιώδη μεταβολή της συνολικής παραγωγικής διαδικασίας μέσω της εφαρμογής της τεχνολογίας παραγωγής MQB. Ενώ αυτό προϋποθέτει σημαντικές επενδύσεις, ιδίως σε εγκαταστάσεις συναρμολόγησης, για την εφαρμογή της τεχνολογίας MQB απαιτούνται μόνο χαμηλές επενδύσεις στο υφιστάμενο συνεργείο βαφής.

(36) Το υφιστάμενο συνεργείο βαφής λειτουργούσε εκ των προτέρων και χωρίς την επένδυση MQB. Αντιστρόφως, οι νέες εγκαταστάσεις συναρμολόγησης MQB είναι λειτουργικές χωρίς τις επενδύσεις στο συνεργείο βαφής, ήτοι η παραγωγή MQB θα ήταν δυνατή και λειτουργική χωρίς να προηγηθεί η επένδυση σε ρομπότ στο συνεργείο βαφής. Ως εκ τούτου, μολονότι οι δύο εγκαταστάσεις αποτελούν μέρος μιας ολοκληρωμένης διαδικασίας κατασκευής αυτοκινήτων, δεν συνδέονται με οικονομικά αδιαίρετο τρόπο μέσω των επενδύσεων.

(37) Επιπλέον, οι συναφείς επενδυτικές αποφάσεις ελήφθησαν ξεχωριστά (εκσυγχρονισμός του συνεργείου βαφής: Αύγουστος 2011, Επένδυση στο MQB: Μάιος 2014).

4.2.2. ΑΡΧΙΚΗ ΕΠΕΝΔΥΣΗ ΣΕ ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΤΥΠΩΣΗΣ ΜΕ ΜΗΤΡΑ (ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΕΡΓΑΛΕΙΩΝ)

(38) Το δεύτερο σχέδιο αφορούσε το κατάστημα εργαλείων της Autoeuropa, το οποίο παράγει καλούπια και εργαλεία τύπωσης για τα μεταλλικά μέρη των αμαξωμάτων των οχημάτων. Ειδικεύεται στην παραγωγή εργαλείων για καπό μηχανής και προφυλακτήρες. Το κατάστημα εργαλείων διαθέτει τα προϊόντα του στα εργοστάσια του Ομίλου VW σε ολόκληρο τον κόσμο, ήτοι δεν προμηθεύει αποκλειστικά την Autoeuropa. Αποτελεί μέρος της Autoeuropa, αλλά λειτουργεί αυτόνομα και ανεξάρτητα από την κύρια δραστηριότητα του εργοστασίου, που είναι η παραγωγή οχημάτων.

(39) Στόχος της αρχικής επένδυσης στο κατάστημα εργαλείων ήταν η επέκταση της υφιστάμενης εγκατάστασης. Προκειμένου να επιτευχθεί μια σειρά τεχνολογικών βελτιώσεων με υψηλό αντίκτυπο στην ποιότητα της παραγωγής, η Autoeuropa αγόρασε νέο εξοπλισμό για εργαλεία τύπωσης με μήτρα, ούτως ώστε να είναι δυνατή η κατασκευή εργαλείων υψηλότερης ποιότητας και να αυξηθεί ο όγκος παραγωγής του καταστήματος εργαλείων. Η επιλέξιμη επένδυση ήταν 12,7 εκατ. ευρώ (12,66 εκατ. ευρώ μετά την έκπτωση) και το ποσό της ενίσχυσης ήταν 1,84 εκατ. ευρώ σε AIE.

(40) Δεδομένου ότι το κατάστημα εργαλείων λειτουργεί ανεξάρτητα από τη διαδικασία κατασκευής αυτοκινήτων MQB, βρίσκεται στην ίδια βιομηχανική περιοχή αλλά όχι στο ίδιο οικόπεδο με τη μονάδα κατασκευής αυτοκινήτων και οι αποφάσεις για τις επενδύσεις ελήφθησαν ανεξάρτητα (η απόφαση για τον εκσυγχρονισμό του καταστήματος εργαλείων ελήφθη το 2011 και η απόφαση για την επένδυση στη MQB τον Μάιο του 2014), οι πορτογαλικές αρχές είναι της άποψης ότι η επένδυση στο κατάστημα εργαλείων δεν συνδέεται με οικονομικά αδιαίρετο τρόπο με το κοινοποιηθέν επενδυτικό σχέδιο.

([15]) Το ποσό αυτό μειώθηκε σε 19,95 εκατ. ευρώ το 2011, το έτος που ξεκίνησε το επενδυτικό σχέδιο, που αντιστοιχεί σε ποσοστό έκπτωσης 1,56 %.

4.2.3. ΑΡΧΙΚΗ ΕΠΕΝΔΥΣΗ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ (ΤΠ)

(41) Το τρίτο σχέδιο αφορούσε επενδύσεις σε υλισμικό ΤΠ που ενίσχυσαν την ασφάλεια στον τομέα ΤΠ σε συνδυασμό με νέες εφαρμογές λογισμικού και οδήγησαν στη σταθερότερη παραγωγή των αυτοκινήτων. Η παραγωγή αυτοκινήτων εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την ομαλή και αξιόπιστη λειτουργία των συστημάτων ΤΠ, καθώς η σύνθεση του κάθε αυτοκινήτου (τύπος μηχανής, κιβώτιο ταχυτήτων, χρώμα κ.λπ.) διαβιβάζεται στη διαδικασία παραγωγής μέσω του δικτύου δεδομένων του ομίλου. Η επιλέξιμη επένδυση ήταν 5,5 εκατ. ευρώ (5,5 εκατ. ευρώ μετά την έκπτωση) και το ποσό της ενίσχυσης ήταν 0,79 εκατ. ευρώ σε ΑΙΕ.

(42) Οι πορτογαλικές αρχές θεωρούν ότι αυτή η επένδυση στον τομέα ΤΠ το 2011 δεν συνδέεται με οικονομικά αδιαίρετο τρόπο με το κοινοποιηθέν επενδυτικό σχέδιο. Η νέα τεχνολογία παραγωγής MQB θα ήταν δυνατή και λειτουργική χωρίς την προηγούμενη επένδυση στην ασφάλεια ΤΠ, δεδομένου ότι όλες οι εφαρμογές που υποστηρίζουν και ελέγχουν την παραγωγή MQB θα λειτουργούσαν με τον ίδιο τρόπο χωρίς αυτή την προηγούμενη επένδυση. Η επένδυση στον τομέα ΤΠ λειτουργούσε πριν από την επένδυση στη διαδικασία MQB και χωρίς αυτήν.

(43) Επιπλέον, οι επενδυτικές αποφάσεις ελήφθησαν ανεξάρτητα η μία από την άλλη, καθώς η απόφαση για την επένδυση στον τομέα ΤΠ ελήφθη το 2011 και η απόφαση για την επένδυση στη διαδικασία MQB τον Μάιο του 2014.

4.3. *ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ*

(44) Η Πορτογαλία παρείχε τις πληροφορίες που ήταν απαραίτητες για τη διεξαγωγή της αναλυτικής αξιολόγησης.

4.3.1. ΘΕΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

(45) Η Πορτογαλία σκοπεύει να αναπτύξει περαιτέρω την οικεία περιφέρεια. Η επένδυση θα δημιουργήσει 500 νέες άμεσες θέσεις εργασίας και θα διασφαλίσει τη διατήρηση 3 339 υφιστάμενων θέσεων εργασίας σε μακροπρόθεσμο επίπεδο.

(46) Το κοινοποιηθέν σχέδιο θα ενισχύσει σημαντικά τα προσόντα και τις δεξιότητες των εργαζομένων του δικαιούχου, βελτιώνοντας την απασχολησιμότητά τους εντός και εκτός του Ομίλου VW και της Πορτογαλίας και αυξάνοντας την περιφερειακή βάση δεξιοτήτων. Έχουν προγραμματιστεί ειδικές δράσεις κατάρτισης. Αυτή η επαγγελματική κατάρτιση έχει επίσης θετικές επιπτώσεις στη μεταφορά τεχνογνωσίας εντός της περιφέρειας Peninsula de Setubal.

(47) Το επενδυτικό σχέδιο θα δημιουργήσει περισσότερες επιχειρηματικές ευκαιρίες για τους προμηθευτές της Autoeuropa. Σύμφωνα με μελέτη του Center of Automotive Research, ο συνολικός αριθμός των θέσεων εργασίας που δημιουργούνται σαν αποτέλεσμα της δημιουργίας μιας θέσης εργασίας στην αυτοκινητοβιομηχανία είναι 2,5 νέες θέσεις στους προμηθευτές και 2,2 νέες θέσεις σε άλλες εταιρείες, λόγω της αύξησης της κατανάλωσης εκ μέρους των εργαζομένων των προμηθευτών στην Πορτογαλία. Ως εκ τούτου, η Πορτογαλία αναμένει ότι η επένδυση θα οδηγήσει στη δημιουργία 2 350 έμμεσων θέσεων εργασίας επιπλέον των 500 νέων άμεσων θέσεων εργασίας.

(48) Επιπλέον, οι πορτογαλικές αρχές τονίζουν τις ποιοτικές πτυχές των θετικών περιφερειακών επιπτώσεων του επενδυτικού σχεδίου. Το επενδυτικό σχέδιο θα συνεισφέρει στην ανάπτυξη της περιφέρειας της Setubal Peninsula μέσω της προσέλκυσης επενδύσεων από βιομηχανικούς προμηθευτές στην περιφέρεια, συμπεριλαμβανομένης της μεταφοράς τεχνολογίας (διάδοση γνώσεων) και της δημιουργίας συστάδων επιχειρήσεων του ίδιου κλάδου, που δίνει τη δυνατότητα στις μεμονωμένες εγκαταστάσεις να εξειδικευτούν περισσότερο και οδηγεί στην ενίσχυση της αποδοτικότητας.

(49) Επιπλέον, ο δικαιούχος κλήθηκε να συμμετάσχει σε διάφορα σχέδια από κοινού με κορυφαία πανεπιστήμια, τόσο για την ανάπτυξη της μηχανικής κατασκευών όσο και για πτυχές που σχετίζονται με την εργονομία.

4.3.2. ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

(50) Η Πορτογαλία επισημαίνει ότι, στην απόφαση για την Porsche Leipzig ([16]), η Επιτροπή κάνει δεκτό το επιχείρημα ότι η χορήγηση κρατικής ενίσχυσης αποτελεί κατάλληλο μέσο για την προώθηση της περιφερειακής ανάπτυξης σε περιφέρειες που μειονεκτούν σε σύγκριση με τον μέσο όρο στο ίδιο κράτος μέλος. Αυτό το επιχείρημα ισχύει και για την κοινοποιηθείσα επενδυτική ενίσχυση στην περιφέρεια Peninsula de Setubal.

([16]) SA. 34118, απόφαση της 9ης Ιουλίου 2014, η οποία δεν έχει δημοσιευτεί ακόμα στην Επίσημη Εφημερίδα και διατίθεται στη διεύθυνση http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm?clear=1&policy_area_id=3, αιτιολογική σκέψη 107.

(51) Η περιφέρεια Peninsula de Setubal βρίσκεται στην περιφέρεια Lisboa e Vale do Tejo, που περιλαμβάνει την περιοχή της Λισαβόνας και είναι η πλέον ανεπτυγμένη περιφέρεια της Πορτογαλίας. Εντούτοις, εάν η περιφέρεια Peninsula de Setubal εξεταζόταν μεμονωμένα, θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως περιφέρεια κατηγορίας «Α» δεδομένου ότι το κατά κεφαλήν ΑΕΠ της κυμαίνεται από 45 % έως 47 % του μέσου όρου στην ΕΕ κατά την περίοδο 2006-2010 (που ήταν η περίοδος που χρησιμοποιήθηκε για την κατάρτιση των χαρτών κρατικών ενισχύσεων περιφερειακού χαρακτήρα για την περίοδο 2014-2020).

(52) Το κατά κεφαλήν ΑΕΠ στην Peninsula de Setubal ανήλθε σε περίπου 75 % του μέσου όρου στην Πορτογαλία τα τελευταία τρία έτη.

Πίνακας 3

Κατά κεφαλήν ΑΕΠ [1] **σε σύγκριση με τον μέσο όρο στην Πορτογαλία (ευρώ)**

Έτη	Peninsula de Setubal	Μέσος όρος στην Πορτογαλία	%
2013	12 302	16 372	75,1
2012	12 105	16 136	75,0
2011	12 656	16 686	75,8

[1] Τα δεδομένα προέρχονται από την INE — Instituto Nacional de Estatística (επίσημη εθνική υπηρεσία στατιστικής).

(53) Ως εκ τούτου, η Πορτογαλία θεωρεί ότι η κοινοποιηθείσα ενίσχυση συνιστά κατάλληλο μέσο για τη βελτίωση της περιφερειακής ανάπτυξης στην Peninsula de Setubal.

4.3.3. ΈΝΑΥΣΜΑ ΓΙΑ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ/ΑΝΤΙΣΤΡΟΦΟ ΣΕΝΑΡΙΟ

(54) Η Πορτογαλία παρείχε πληροφορίες για να αποδείξει ότι η ενίσχυση εμπίπτει στο σενάριο 2 της ανακοίνωσης για την αναλυτική αξιολόγηση, καθώς παρείχε κίνητρο στον δικαιούχο για την πραγματοποίηση της επένδυσης στη μονάδα του Setubal αντί για τη μονάδα [στην τοποθεσία 1] (μη ενισχυόμενη περιφέρεια του ΕΟΧ), όπου θα πραγματοποιούνταν η επένδυση εάν δεν είχε χορηγηθεί η ενίσχυση. Συγκεκριμένα, η Πορτογαλία παρείχε στοιχεία σχετικά με τη διαδικασία λήψης αποφάσεων πολλαπλών σταδίων και τα χρηματοοικονομικά στοιχεία του αντίστροφου σεναρίου, τα οποία περιγράφονται κατωτέρω.

Διαδικασία λήψης αποφάσεων του Ομίλου VW

(55) Στον Όμιλο VW, οι επενδυτικές αποφάσεις λαμβάνονται με μια διαδικασία λήψης αποφάσεων πολλαπλών σταδίων στην οποία οι υπεύθυνοι λήψης αποφάσεων αναλύουν διάφορες εγκαταστάσεις σε μια διαδικασία ανταγωνιστικής σύγκρισης. Οι σημαντικότερες φάσεις της διαδικασίας είναι: 1) Μακροπρόθεσμος σχεδιασμός πωλήσεων (LAP) και γύροι σχεδιασμού, 2) Ανάπτυξη προϊόντος, απόφαση σχετικά με το προϊόν και προεπιλογή τοποθεσίας και 3) απόφαση σχετικά με την επένδυση και την τοποθεσία.

(56) Οι αποφάσεις σχετικά με το κοινοποιηθέν επενδυτικό σχέδιο ελήφθησαν σύμφωνα με αυτή τη γενική διαδικασία. Εντούτοις, δεδομένου ότι αφορούσαν ένα επενδυτικό σχέδιο της επωνυμίας Volkswagen, οι συναφείς αποφάσεις ελήφθησαν απευθείας από τα όργανα της Volkswagen και δεν ελήφθησαν συμπληρωματικές αποφάσεις σε επίπεδο ομίλου, γιατί η σύνθεση των οργάνων του ομίλου είναι σε μεγάλο βαθμό η ίδια με αυτήν της Volkswagen.

(57) Η εισαγωγή νέων προϊόντων στον Όμιλο VW πραγματοποιείται με βάση την επονομαζόμενη διαδικασία δημιουργίας προϊόντων (PEP), που καλύπτει τα στάδια από τον σχεδιασμό των προϊόντων έως την έναρξη της παραγωγής (SOP). Η PEP διακρίνεται σε τέσσερις σημαντικές φάσεις, όπως φαίνεται από το κατωτέρω διάγραμμα:

[…]



1) **LAP και γύρος σχεδιασμού 61**

(58) Το σημείο εκκίνησης είναι η φάση του μακροπρόθεσμου σχεδιασμού πωλήσεων (LAP), στο πλαίσιο της οποίας αναλύονται εκτιμήσεις σχετικά με την ανάπτυξη της αγοράς και τη δυνητική ζήτηση, καθώς και οι διακυμάνσεις της αγοράς. Στο πλαίσιο του LAP προγραμματίζεται η ανάπτυξη προϊόντων για τα επόμενα […] έτη και προσδιορίζονται οι συμπληρωματικές παραγωγικές ικανότητες που πρέπει να αναπτυχθούν ή οι προσαρμογές που πρέπει να γίνουν σε υφιστάμενες ικανότητες. Ο LAP αντικατοπτρίζεται στους ετήσιους γύρους σχεδιασμού (PR), που ολοκληρώνονται από το εποπτικό συμβούλιο του Ομίλου και περιέχουν το χρηματοοικονομικό πλαίσιο των προγραμματισμένων επενδύσεων. Το παραδοτέο της φάσης LAP είναι μια πρόταση για την ανάπτυξη ενός νέου προϊόντος ή νέων προϊόντων, αλλά δεν καταλήγει ακόμα σε απόφαση για την ανάπτυξη του προϊόντος, την επένδυση ή την τοποθεσία.

(59) Όσον αφορά το κοινοποιηθέν σχέδιο, ο γύρος σχεδιασμού 61 το 20XX προέβλεπε [140 000-160 000] μονάδες ετησίως ως ρεαλιστικό δυναμικό πωλήσεων για νέα προϊόντα στα τμήματα A0 SUV και […] ([…]). Στο πλαίσιο του σχεδιασμού προϊόντων προσδιορίστηκε η ανάγκη δημιουργίας των αντίστοιχων παραγωγικών ικανοτήτων. Ταυτόχρονα, ο συνδυασμός των όγκων του A0 SUV και του […] θα πρέπει να πληροί τις συνθήκες πλαισίου της στρατηγικής MQB.

(60) Το αποτέλεσμα αυτής της φάσης ήταν ένα επενδυτικό πακέτο MQB για [140 000-160 000] A0 SUV και […] ετησίως για την επωνυμία Volkswagen με προγραμματισμένες ημερομηνίες έναρξης παραγωγής τον Αύγουστο του 2016 για το A0 SUV και τον Νοέμβριο του 2017 για το […].

2) **Ανάπτυξη προϊόντος, απόφαση σχετικά με το προϊόν και φάση προεπιλογής της τοποθεσίας**

(61) Κατά τη διάρκεια αυτής της φάσης, διάφορα κεντρικά τμήματα του Ομίλου VW και των σχετικών εγκαταστάσεων παραγωγής συνεργάζονται για την προετοιμασία της απόφασης σχετικά με το προϊόν και για την προεπιλογή της τοποθεσίας. Το τμήμα ελέγχου αναλαμβάνει τον κεντρικό και συγκεντρωτικό ρόλο σε αυτή τη φάση.

(62) Το πρώτο βήμα αυτής της δεύτερης φάσης είναι η διαδικασία ανάπτυξης του προϊόντος, η οποία σύμφωνα με τους εσωτερικούς κανόνες του δικαιούχου ξεκινά πάντα τουλάχιστον […] μήνες πριν από την προβλεπόμενη ημερομηνία έναρξης παραγωγής και στην περίπτωση του κοινοποιηθέντος σχεδίου τον Αύγουστο του 2012 (πρώτη SOP[…]).

(63) Για τη λήψη της απόφασης σχετικά με το προϊόν, ήτοι της απόφασης παραγωγής ενός προϊόντος που προτάθηκε στο LAP, η ανάπτυξη προϊόντος πρέπει να επιτύχει έναν προκαθορισμένο στόχο εφικτότητας. Τα αναμενόμενα έσοδα του νέου προϊόντος συγκρίνονται με τα αναγκαία έξοδα παραγωγής (συμπεριλαμβανομένων των επενδύσεων). Προκειμένου να προσδιοριστεί το αναμενόμενο κόστος παραγωγής, πρώτα ορίζεται μια συγκεκριμένη τοποθεσία υποθετικά ως παραδοχή του σχεδιασμού (υποθετική τοποθεσία). Η υποθετική τοποθεσία χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό μιας πρώτης διάρθρωσης κόστους και του πλαισίου για το σχέδιο. Αυτό δεν οδηγεί στον προκαθορισμό μιας συγκεκριμένης τοποθεσίας παραγωγής, αλλά στην ανάπτυξη της απαιτούμενης βάσης για την αξιολόγηση των αναμενόμενων εξόδων παραγωγής.

(64) Σε περίπτωση διάδοχου προϊόντος σε μια παραγωγή που τελεί υπό εξέλιξη, ως υποθετική τοποθεσία επιλέγεται συνήθως η τρέχουσα εγκατάσταση παραγωγής του προϊόντος· για ένα εντελώς νέο προϊόν (χωρίς προηγούμενη έκδοση), η υποθετική τοποθεσία συνήθως βασίζεται σε δείκτες επιδόσεων, ήτοι η τοποθεσία με τις καλύτερες επιδόσεις θα επιλεγεί ως πρώτη υποθετική τοποθεσία. Στην πράξη λαμβάνονται υπόψη και άλλα κριτήρια, όπως η ελεύθερη παραγωγική ικανότητα ή η ύπαρξη των κατάλληλων δομών.

(65) Στην περίπτωση του κοινοποιηθέντος σχεδίου, δεν εξετάστηκε το ενδεχόμενο επένδυσης σε αναξιοποίητη ζώνη, καθώς το επενδυτικό πακέτο [140 000-160 000] αυτοκινήτων που υπάγονται στο τμήμα της αγοράς με τιμή […] είναι υπερβολικά μικρό για να διασφαλίσει τη βιωσιμότητα μιας επένδυσης σε αναξιοποίητη ζώνη. Εάν η αξιολόγηση τοποθεσίας δεν αφορά επένδυση σε αναξιοποίητη ζώνη, τα δύο βασικά κριτήρια για τον προσδιορισμό κατάλληλων τοποθεσιών είναι εάν μπορεί να εγκατασταθεί συμπληρωματική παραγωγική ικανότητα σε μια υφιστάμενη μονάδα και εάν οι υφιστάμενες εγκαταστάσεις στη συγκεκριμένη τοποθεσία είναι συμβατές με το προβλεπόμενο σχέδιο, π.χ. εάν οι διαστάσεις του υφιστάμενου συνεργείου βαφής είναι κατάλληλες για τη σχεδιαζόμενη νέα επένδυση κ.λπ.

(66) Από την εφαρμογή αυτών των κριτηρίων προέκυψαν τέσσερις πιθανές τοποθεσίες ([τοποθεσία 1 σε μη ενισχυόμενη περιφέρεια του ΕΟΧ], Setubal, [τοποθεσία 2 εκτός ΕΟΧ] και [τοποθεσία 3 σε μη ενισχυόμενη περιφέρεια του ΕΟΧ]), για τις οποίες η Πορτογαλία παρείχε τις συναφείς εταιρικές πληροφορίες, από τον Ιούλιο του 2012, σχετικά με τους πρώτους συγκριτικούς υπολογισμούς του κόστους παραγωγής ανά αυτοκίνητο που πραγματοποιήθηκαν από το τμήμα

ελέγχου της εταιρείας Volkswagen ([Έλεγχος Ομίλου]). Οι εν λόγω υπολογισμοί περιλάμβαναν τον προβλεπόμενο όγκο πωλήσεων στο τμήμα A0 SUV και στο τμήμα […] και κάλυπταν επίσης τους προβλεπόμενους όγκους πωλήσεων για το [προκαθορισμένο μοντέλο], η παραγωγή του οποίου είχε προκαθοριστεί κατ' εξαίρεση για την [τοποθεσία 1 σε μη ενισχυόμενη περιφέρεια του ΕΟΧ]. Εξετάστηκαν τρεις διαφορετικές εναλλακτικές λύσεις για την κατανομή των προβλεπόμενων όγκων παραγωγής του τμήματος A0 SUV, του τμήματος […] και του [προκαθορισμένου μοντέλου] στις τέσσερις τοποθεσίες. Για κάθε εναλλακτική λύση, το τμήμα [Έλεγχος Ομίλου] πραγματοποίησε προκαταρκτικούς υπολογισμούς του κόστους παραγωγής και του επενδυτικού κόστους.

(67) Σε πιο προηγμένο στάδιο της διαδικασίας σχεδιασμού, η [τοποθεσία 2 εκτός ΕΟΧ] και η [τοποθεσία 3 σε μη ενισχυόμενη περιφέρεια του ΕΟΧ] αποκλείστηκαν ως πιθανές τοποθεσίες, καθώς χαρακτηρίζονταν από υψηλό κόστος εφοδιαστικής και κόστος προσωπικού αντίστοιχα. Σε κάθε περίπτωση, λόγω προηγούμενων αποφάσεων για την παραγωγή του [προκαθορισμένου μοντέλου] στην [τοποθεσία 1 σε μη ενισχυόμενη περιφέρεια του ΕΟΧ] και στην [τοποθεσία 2 εκτός ΕΟΧ] και για την κατασκευή του […] και του […] στην [τοποθεσία 3 σε μη ενισχυόμενη περιφέρεια του ΕΟΧ], το 2014 (όταν πραγματοποιήθηκαν περαιτέρω συγκριτικοί υπολογισμοί από το τμήμα [Έλεγχος Ομίλου]), δεν υπήρχε ελεύθερη παραγωγική ικανότητα στην [τοποθεσία 2 εκτός ΕΟΧ] ούτε στην [τοποθεσία 3 σε μη ενισχυόμενη περιφέρεια του ΕΟΧ]. Ως εκ τούτου, το ενδεχόμενο συνδυασμού των όγκων του A0 SUV και του […] εξετάστηκε μόνο για την περιφέρεια Setubal και για την [τοποθεσία 1 σε μη ενισχυόμενη περιφέρεια του ΕΟΧ].

(68) Ενόψει των ανωτέρω, το τμήμα [Έλεγχος Ομίλου] προετοίμασε την απόφαση σχετικά με το προϊόν με υποθετική τοποθεσία την περιφέρεια Setubal. Η Πορτογαλία παρείχε στοιχεία που αποδεικνύουν ότι στις 10 Μαρτίου 2014 η επιτροπή προϊόντων της Volkswagen (Volkswagen Ausschuss Produkte, VAP) έλαβε την απόφαση σχετικά με το προϊόν και επιβεβαίωσε ως υποθετική τοποθεσία την περιφέρεια Setubal. Τα στοιχεία που υποβλήθηκαν από την Πορτογαλία αποδεικνύουν ότι ήδη σε αυτό το στάδιο υπολογίστηκε ένα πιθανό ποσό κρατικής ενίσχυσης ύψους έως 36 εκατ. ευρώ.

3) **απόφαση σχετικά με την επένδυση και την τοποθεσία**

(69) Μετά τη λήψη της απόφασης σχετικά με το προϊόν, το επόμενο βήμα είναι η επιλογή της καταλληλότερης τοποθεσίας για την υλοποίηση του σχεδίου. Το τμήμα ελέγχου ξεκινά συνήθως με όλες τις εγκαταστάσεις παραγωγής της Volkswagen και αποκλείει κάποιες από τις τοποθεσίες ώστε ο κατάλογος να περιλαμβάνει μόνο τις τοποθεσίες που είναι κατάλληλες για την επένδυση. Μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας PEP, τα σενάρια που αφορούν την επένδυση και την παραγωγή σε κάθε ρεαλιστική τοποθεσία προσδιορίζονται και περιγράφονται συνοπτικά σε ένα έγγραφο απόφασης. Βάσει συγκεκριμένης σύστασης σχετικά με την τοποθεσία και την επένδυση, η επιτροπή επενδύσεων της Volkswagen (Volkswagen Ausschuss Investitionen, VAI) πρέπει να αποφασίσει εάν το σχέδιο θα υλοποιηθεί ή όχι.

(70) Όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, σε αυτό το στάδιο ο κατάλογος ρεαλιστικών τοποθεσιών περιλάμβανε μόνο την [τοποθεσία 1 σε μη ενισχυόμενη περιφέρεια του ΕΟΧ] και την περιφέρεια Setubal. Για αυτές τις δύο τοποθεσίες, ορίστηκε το συγκεκριμένο κόστος παραγωγής για κάθε τοποθεσία και πραγματοποιήθηκε σύγκριση μεταξύ τους. Το κόστος της κάθε τοποθεσίας αποτελείται από το αναγκαίο κόστος της επένδυσης και το αναμενόμενο κόστος παραγωγής κατά τη διάρκεια μιας περιόδου αναφοράς. Η Πορτογαλία υπέβαλε τα γνήσια εταιρικά έγγραφα της περιόδου που καταρτίστηκαν από το τμήμα [Έλεγχος Ομίλου] και […] (το τμήμα κρατικών ενισχύσεων του ομίλου), της 9ης Μαΐου 2014, ως αποδεικτικά στοιχεία ανάλυσης αντίστροφου σεναρίου στην οποία πραγματοποιήθηκε αντιπαραβολή της [τοποθεσίας 1 σε μη ενισχυόμενη περιφέρεια του ΕΟΧ] και της περιφέρειας Setubal ως πιθανών τοποθεσιών. Η Πορτογαλία εξήγησε ότι μολονότι η μονάδα στην [τοποθεσία 1 σε μη ενισχυόμενη περιφέρεια του ΕΟΧ] είχε ελαφρώς καλύτερους δείκτες επιδόσεων, η μονάδα στην περιφέρεια Setubal έλαβε υψηλότερη βαθμολογία λόγω της πιθανότητας εξασφάλισης περιφερειακής επενδυτικής ενίσχυσης. Βάσει αυτής της ανάλυσης αντίστροφου σεναρίου ([17]), το τμήμα [Έλεγχος Ομίλου] υπέβαλε μια απόφαση σύστασης προς την VAI στην οποία πρότεινε την περιφέρεια Setubal ως την τοποθεσία για την επένδυση.

(71) Οι αποφάσεις σχετικά με την επένδυση και την τοποθεσία, στις οποίες επιβεβαιώθηκε ως τοποθεσία η περιφέρεια Setubal, ελήφθησαν από την VAI στις 28 Μαΐου και στις 26 Ιουνίου 2014 ([18]). Η Πορτογαλία παρείχε το αντίγραφο των πρακτικών των συναφών συνεδριάσεων όπου ελήφθησαν αυτές οι αποφάσεις. Λαμβάνοντας υπόψη τους συγκριτικούς υπολογισμούς καθώς και την περιφερειακή ενίσχυση ονομαστικής αξίας 37,96 εκατ. ευρώ (33,4 εκατ. ευρώ μετά την έκπτωση) ([19]), και οι δύο αποφάσεις εγκρίνουν το επενδυτικό σχέδιο MQB με όγκο επενδύσεων 624 εκατ. ευρώ. Επιπροσθέτως, η πρώτη απόφαση προβλέπει την παραχώρηση ενός πρώτου μέρους του προϋπολογισμού για την εκκαθάριση χώρου στο εργοστάσιο για τις πρώτες επενδύσεις και η δεύτερη απόφαση εγκρίνει το μεγαλύτερο μέρος των επενδυτικών δαπανών.

4.3.4. ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

(72) Η Πορτογαλία επισημαίνει ότι οι υπολογισμοί που χρησιμοποιήθηκαν για να αποδειχθεί η δημιουργία εναύσματος για επενδύσεις μπορούν να χρησιμοποιηθούν και ως βάση για την αξιολόγηση της αναλογικότητας της ενίσχυσης.

([17]) Αυτή η ανάλυση αντίστροφου σεναρίου παρουσιάζεται αναλυτικά στο παράρτημα I, το οποίο δεν μπορεί να δημοσιευτεί γιατί τα στοιχεία του αποτελούν εμπορικό απόρρητο.

([18]) Βλέπε επίσης υποσημείωση 20 κατωτέρω.

([19]) Αυτός ο αριθμός βασίζεται σε διαφορετική κατανομή των επιλέξιμων δαπανών μεταξύ των ετών της επένδυσης σε σύγκριση με την τελική διάρθρωση της επένδυσης που κοινοποιήθηκε.

(73) Από τον τελικό υπολογισμό που χρησιμοποίησε η Πορτογαλία για να αποδείξει το έναυσμα για επενδύσεις προκύπτει καθαρό χρηματοοικονομικό μειονέκτημα της περιφέρειας Setubal σε σύγκριση με την [τοποθεσία 1 σε μη ενισχυόμενη περιφέρεια του ΕΟΧ] ίσο με 48 εκατ. ευρώ. Ακόμα και μετά την ενίσχυση, η περιφέρεια Setubal είναι κατά 14,6 εκατ. ευρώ (ποσό μετά την έκπτωση) ακριβότερη από την [τοποθεσία 1 σε μη ενισχυόμενη περιφέρεια του ΕΟΧ] (χρηματοοικονομικό μειονέκτημα μείον το ποσό της ενίσχυσης που ελήφθη υπόψη στην ανάλυση αντίστροφου σεναρίου, ήτοι 48 εκατ. ευρώ — 33,4 εκατ. ευρώ).

(74) Ως εκ τούτου, η Πορτογαλία ισχυρίζεται ότι, δεδομένου ότι η ενίσχυση δεν αντισταθμίζει πλήρως το μειονέκτημα τοποθεσίας που παρουσιάζει η περιφέρεια Setubal, δεν υφίσταται υπεραντιστάθμιση. Ως εκ τούτου, η ενίσχυση είναι αναλογική.

(75) Η Πορτογαλία επισημαίνει ότι στην απόφασή της σχετικά με την τοποθεσία, η VAI δεν έλαβε υπόψη μόνο χρηματοοικονομικές πτυχές, αλλά και ποιοτικά κριτήρια που είναι αδύνατον να ποσοτικοποιηθούν, όπως λόγους κοινωνικής ευθύνης ή τη δυνατότητα αποφυγής της μεταφοράς της παραγωγής σε άλλες τοποθεσίες σε περιόδους αιχμής.

4.3.5. ΑΡΝΗΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΣΤΟΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟ ΚΑΙ ΤΙΣ ΣΥΝΑΛΛΑΓΕΣ

(76) Η Πορτογαλία τονίζει ότι η μοναδική επίπτωση της περιφερειακής ενίσχυσης είναι η αντιστάθμιση του καθαρού μειονεκτήματος της τοποθεσίας στην περιφέρεια Setubal. Η ενίσχυση είναι αναλογική και δεν θα επηρεάσει τον ανταγωνισμό, δεδομένου ότι το επενδυτικό σχέδιο και οι επιπτώσεις του στον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές θα υφίσταντο σε κάθε περίπτωση. Το επενδυτικό σχέδιο δεν θα βρισκόταν σε άλλη ενισχυόμενη περιφέρεια με υψηλότερο ή το ίδιο ανώτατο όριο έντασης της ενίσχυσης, καθώς η επένδυση σε αναξιοποίητη ζώνη δεν θα ήταν βιώσιμη και η μοναδική ευλογοφανής εναλλακτική λύση δεν είναι ενισχυόμενη περιφέρεια. Ως εκ τούτου, η ενίσχυση δεν έχει αρνητικές επιπτώσεις στη συνοχή που θα αντέβαιναν στο ίδιο το σκεπτικό της περιφερειακής ενίσχυσης.

5. **ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ**

5.1. *ΎΠΑΡΞΗ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ*

(77) Η χρηματοδοτική στήριξη υπό τη μορφή επιστρεπτέας επιχορήγησης θα χορηγηθεί από τις πορτογαλικές αρχές και χρηματοδοτείται από τον γενικό προϋπολογισμό του κράτους. Ως εκ τούτου, η στήριξη χορηγείται από κράτος μέλος και με κρατικούς πόρους κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

(78) Δεδομένου ότι η ενίσχυση χορηγείται σε μία μόνο εταιρεία, την Autoeuropa, το μέτρο είναι επιλεκτικό.

(79) Η χρηματοδοτική στήριξη θα χορηγηθεί για επένδυση στην αυτοκινητοβιομηχανία, που χαρακτηρίζεται από εντατικές συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών, και θα αντικαταστήσει εν μέρει την προμήθεια ενδιάμεσων αγαθών από άλλα κράτη μέλη. Ως εκ τούτου, το μέτρο επηρεάζει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

(80) Η εύνοια που επέδειξε η Πορτογαλία προς την Autoeuropa και την παραγωγή της σημαίνει ότι υφίσταται ή απειλείται στρέβλωση του ανταγωνισμού.

(81) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θεωρεί ότι το κοινοποιηθέν μέτρο συνιστά κρατική ενίσχυση προς την Autoeuropa κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

5.2. *ΝΟΜΙΜΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ*

(82) Μέσω της χορήγησης της ενίσχυσης με την επιφύλαξη της έγκρισης της Επιτροπής και της κοινοποίησης του μέτρου της ενίσχυσης πριν από την εφαρμογή του, οι πορτογαλικές αρχές έχουν τηρήσει τις υποχρεώσεις τους δυνάμει του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ, δεδομένου ότι η κοινοποίηση μεμονωμένης ενίσχυσης που υπερβαίνει ένα ορισμένο ποσό απαιτείται δυνάμει του ΓΚΑΚ 2008. Μάλιστα, η ενίσχυση για το επενδυτικό σχέδιο είναι ατομικά κοινοποιήσιμη κατά την έννοια της παραγράφου 68 των ΚΓΠΕ 2007-2013 και του ΓΚΑΚ 2008, καθώς το προβλεπόμενο ποσό της ενίσχυσης τρέχουσας αξίας 36,15 εκατ. ευρώ υπερβαίνει το ανώτατο όριο μεμονωμένης κοινοποίησης των 11,25 εκατ. ευρώ που εφαρμόζεται στην οικεία περιφέρεια δυνάμει του χάρτη κρατικών ενισχύσεων περιφερειακού χαρακτήρα που ίσχυε για την περίοδο από το 2007 έως τον Ιούνιο του 2014.

5.3. *ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ*

(83) Στόχος της ενίσχυσης είναι να προωθήσει την περιφερειακή ανάπτυξη. Δεδομένου ότι η σύμβαση επένδυσης και ενίσχυσης υπογράφηκε τον Απρίλιο του 2014, με την επιφύλαξη της έγκρισης της Επιτροπής, η Επιτροπή θεωρεί ότι σύμφωνα με την παράγραφο 188 των ΚΓΠΕ 2014-20, η ενίσχυση χορηγήθηκε πριν από τον Ιούλιο του 2014 και ως εκ τούτου πρέπει να αξιολογηθεί βάσει των ΚΓΠΕ 2007-2013, ιδίως όσον αφορά τις διατάξεις τους σχετικά με την περιφερειακή επενδυτική ενίσχυση για μεγάλα επενδυτικά έργα που ορίζονται στην παράγραφο 68.

5.4. *ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΣΥΜΒΑΤΟΤΗΤΑΣ*

(84) Η Επιτροπή πρέπει να διενεργήσει την αξιολόγησή της σε τρία στάδια:

— κατά πρώτον, πρέπει να επιβεβαιώσει ότι το μέτρο είναι συμβατό με τις γενικές διατάξεις των ΚΓΠΕ,

— κατά δεύτερον, πρέπει να επαληθεύσει εάν μπορεί να αποκλείσει πέραν κάθε αμφιβολίας το ενδεχόμενο το «κριτήριο του μεριδίου της αγοράς» και τα «κριτήρια αύξησης της παραγωγικής ικανότητας/των επιδόσεων της αγοράς» δυνάμει της παραγράφου 68 στοιχεία α) και β) των ΚΓΠΕ 2007-2013 να καθιστούν αναγκαία τη διεξαγωγή αναλυτικής αξιολόγησης,

— κατά τρίτον, ανάλογα με το αποτέλεσμα της αξιολόγησης του δεύτερου σταδίου, ενδέχεται να χρειαστεί να διενεργήσει αναλυτική αξιολόγηση.

5.5. *ΣΥΜΒΑΤΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ ΜΕ ΤΑ ΤΥΠΙΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΣΥΜΒΑΤΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΚΓΠΕ*

(85) Η Επιτροπή κατέληξε ήδη στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας ότι η ενίσχυση πληροί κάποια από τα γενικά κριτήρια συμβατότητας των ΚΓΠΕ 2007-2013. Η επίσημη έρευνα δεν αποκάλυψε στοιχεία που θα μπορούσαν να θέσουν υπό αμφισβήτηση αυτή την αξιολόγηση. Η Επιτροπή επισημαίνει συγκεκριμένα τα εξής:

— Η ενίσχυση χορηγείται για σχέδιο στην Palmela, που είναι περιοχή επιλέξιμη για περιφερειακή ενίσχυση σύμφωνα με τον χάρτη ενισχύσεων περιφερειακού χαρακτήρα που ίσχυε για την Πορτογαλία από το 2007 έως τον Ιούνιο του 2014.

— Δεν υπάρχουν ενδείξεις ότι ο Όμιλος VW γενικότερα ή η Autoeuropa ειδικότερα θα μπορούσαν να θεωρηθούν ως προβληματικές επιχειρήσεις κατά την έννοια των κατευθυντήριων γραμμών όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων που ίσχυαν όταν ελήφθη η κοινοποίηση. Ως εκ τούτου, ο δικαιούχος της ενίσχυσης είναι επιλέξιμος για περιφερειακή ενίσχυση σύμφωνα με την παράγραφο 9 των ΚΓΠΕ 2007-2013.

— Το σχέδιο συνιστά αρχική επένδυση κατά την έννοια της παραγράφου 34 των ΚΓΠΕ 2007-2013. Σύμφωνα με τον ορισμό της παραγράφου 34 των ΚΓΠΕ 2007-2013, ως αρχική επένδυση νοείται επένδυση σε άυλα και υλικά περιουσιακά στοιχεία με σκοπό: i) τη δημιουργία νέας εγκατάστασης, ii) την επέκταση υπάρχουσας εγκατάστασης, iii) τη διαφοροποίηση της παραγωγής μιας εγκατάστασης προς νέα, πρόσθετα προϊόντα και iv) θεμελιώδη αλλαγή στη συνολική παραγωγική διαδικασία υπάρχουσας εγκατάστασης. Η εισαγωγή της νέας τεχνολογίας παραγωγής μπορεί να θεωρηθεί ως θεμελιώδης αλλαγή στην παραγωγική διαδικασία υπάρχουσας εγκατάστασης. Επιπλέον, καθιστά δυνατή τη διαφοροποίηση της παραγωγής της εγκατάστασης.

— Σύμφωνα με την παράγραφο 40 των ΚΓΠΕ 2007-2013, η Autoeuropa υποχρεούται να διατηρήσει την επένδυση στην περιφέρεια για διάστημα τουλάχιστον πέντε ετών από την ολοκλήρωση του σχεδίου.

— Ο δικαιούχος συνεισφέρει, σύμφωνα με την παράγραφο 39 των ΚΓΠΕ 2007-2013, τουλάχιστον το 25 % των επιλέξιμων δαπανών με μορφή που δεν περιέχει στοιχεία κρατικής ενίσχυσης.

— Οι επίσημες απαιτήσεις σχετικά με την παροχή κινήτρων, που ορίζονται στην παράγραφο 38 των ΚΓΠΕ 2007-2013, πληρούνται ([20]).

— Οι επιλέξιμες δαπάνες του σχεδίου περιορίζονται σε νέα ενσώματα περιουσιακά στοιχεία (μόνο εξοπλισμός και κτίρια) και ως εκ τούτου συνάδουν με τις διατάξεις των παραγράφων 50 και 54 των ΚΓΠΕ 2007-2013.

([20]) Η Autoeuropa υπέβαλε αίτηση χορήγησης ενίσχυσης στις 31 Μαρτίου 2014 και η αρμόδια για τη διαχείριση του καθεστώτος αρχή επιβεβαίωσε εγγράφως στις 4 Απριλίου 2014 ότι, υπό την αίρεση λεπτομερούς επαλήθευσης, το σχέδιο ικανοποιεί καταρχήν τους όρους επιλεξιμότητας. Η σύμβαση επένδυσης υπογράφηκε στις 30 Απριλίου 2014 και περιλάμβανε μια ανασταλτική ρήτρα σύμφωνα με την οποία η απόφαση για την εκτέλεση ή όχι του σχεδίου εναπόκειτο στον Όμιλο VW, με την προϋπόθεση ότι η εν λόγω απόφαση θα εκδιδόταν πριν από τις 30 Ιουνίου 2014.

(86) Εντούτοις, στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με την επιλεξιμότητα του κόστους των εργαλειομηχανών. Ως εκ τούτου, και επειδή δεν ήταν σε θέση να διαμορφώσει οριστική άποψη σχετικά με το κατά πόσο το κοινοποιηθέν σχέδιο και ένα προγενέστερο επενδυτικό σχέδιο που υλοποιήθηκε στην ίδια τοποθεσία αποτελούν ενιαίο επενδυτικό σχέδιο κατά την έννοια της παραγράφου 60 των ΚΓΠΕ 2007-2013, η Επιτροπή δεν μπόρεσε να τεκμηριώσει εάν η κοινοποιηθείσα ένταση της ενίσχυσης υπερέβη το μέγιστο επιτρεπόμενο όριο και ως εκ τούτου εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με την τήρηση του εφαρμοστέου ανώτατου ορίου της περιφερειακής ενίσχυσης.

5.5.1. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟΜΗΧΑΝΕΣ

(87) Στην υπόθεση C34/2001, η Επιτροπή διευκρίνισε ότι τα έξοδα για μηχανήματα δεν μπορούν να θεωρηθούν επιλέξιμες δαπάνες, εκτός εάν πραγματοποιούνται σε ενισχυόμενες περιοχές του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους ([21]). Η Επιτροπή επισημαίνει (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 31 και 32 ανωτέρω) ότι όλες οι επενδύσεις σε εργαλειομηχανές, που ανέρχονται σε 136,3 εκατ. ευρώ, θα πληρούν τα τυπικά κριτήρια συμβατότητας των ΚΓΠΕ δεδομένου ότι θα συμμορφώνονται με ορισμένες προϋποθέσεις, όπως: τα εργαλεία αποτελούν μέρος του κοινοποιηθέντος σχεδίου και ανήκουν στα πάγια περιουσιακά στοιχεία της Autoeuropa, βρίσκονται στις εγκαταστάσεις του προμηθευτή σε ενισχυόμενη περιοχή της Πορτογαλίας και θα παραμείνουν σε ενισχυόμενη περιοχή της Πορτογαλίας για τουλάχιστον πέντε έτη μετά την ολοκλήρωση του σχεδίου. Περαιτέρω, οι ενισχυόμενες περιοχές της Πορτογαλίας όπου θα χρησιμοποιηθούν οι εργαλειομηχανές έχουν την ίδια ή υψηλότερη ανώτατη ένταση ενίσχυσης από την περιοχή της Palmela. Έχουν θεσπιστεί μηχανισμοί παρακολούθησης που διασφαλίζουν ότι δεν θα χορηγηθεί ενίσχυση σε εργαλειομηχανές που δεν συμμορφώνονται με τις ανωτέρω προϋποθέσεις.

(88) Επομένως, σύμφωνα με την προηγούμενη πρακτική της στην υπόθεση C34/2001, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα έξοδα για τις εργαλειομηχανές που πραγματοποιήθηκαν σε ενισχυόμενες περιοχές της Πορτογαλίας και ανέρχονται σε 136,3 εκατ. ευρώ μπορούν να θεωρηθούν επιλέξιμες δαπάνες σύμφωνα με τις ενότητες 4.1 και 4.2 των ΚΓΠΕ 2007-2013.

5.5.2. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΕΝΙΑΙΟ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ

(89) Η Επιτροπή ανέλυσε την πιθανότητα οι τρεις προηγούμενες επενδύσεις που πραγματοποίησε η Autoeuropa στην ίδια τοποθεσία να αποτελούν ενιαίο επενδυτικό σχέδιο.

5.5.2.1. *Αρχική επένδυση σε ρομπότ εσωτερικής και εξωτερικής βαφής (συνεργείο βαφής)*

(90) Το σχέδιο αφορούσε την αγορά νέων ρομπότ για το συνεργείο βαφής που οδήγησε σε βελτιώσεις στην ποιότητα, καθώς και στην εργονομία και την προστασία των εργαζομένων, στην προστασία του περιβάλλοντος και στην εξοικονόμηση πόρων και την παραγωγικότητα. Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι εν λόγω επενδύσεις ήταν αναγκαίες τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο για τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας στο συνεργείο βαφής και ως εκ τούτου δεν πραγματοποιήθηκαν ως ενέργειες προετοιμασίας για το κοινοποιηθέν σχέδιο.

(91) Η Επιτροπή θεωρεί ότι η επένδυση στην αυτοματοποίηση της διαδικασίας εσωτερικής και εξωτερικής βαφής στο συνεργείο βαφής και το κοινοποιηθέν επενδυτικό σχέδιο παρουσιάζουν τεχνικές και λειτουργικές διαφορές και ότι οι επενδυτικές αποφάσεις ελήφθησαν ανεξάρτητα η μία από την άλλη. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η αρχική επένδυση στο συνεργείο βαφής δεν συνδέεται με οικονομικά αδιαίρετο τρόπο με το κοινοποιηθέν επενδυτικό σχέδιο και, κατά συνέπεια, οι δύο επενδύσεις δεν αποτελούν ενιαίο επενδυτικό σχέδιο κατά την έννοια της παραγράφου 60 των ΚΓΠΕ 2007-2013.

5.5.2.2. *Αρχική επένδυση σε εργαλεία τύπωσης με μήτρα (κατάστημα εργαλείων)*

(92) Το κατάστημα εργαλείων της Autoeuropa παράγει καλούπια και εργαλεία τύπωσης για τα μεταλλικά μέρη των αμαξωμάτων των οχημάτων. Ειδικεύεται στην παραγωγή εργαλείων για καπό μηχανής και προφυλακτήρες. Το κατάστημα εργαλείων διαθέτει τα προϊόντα του στα εργοστάσια του Ομίλου VW σε ολόκληρο τον κόσμο, ήτοι δεν εξυπηρετεί αποκλειστικά την Autoeuropa. Αποτελεί μέρος της Autoeuropa, αλλά οι δραστηριότητές του είναι αυτόνομες και ανεξάρτητες από την κύρια δραστηριότητα του εργοστασίου, που είναι η παραγωγή οχημάτων.

([21]) Βλέπε απόφαση της Επιτροπής στην υπόθεση C34/2001 σχετικά με την κρατική ενίσχυση υπέρ της Ford España SA (υποσημείωση 14 ανωτέρω), αιτιολογικές σκέψεις 36-37.

(93) Το σχέδιο αφορούσε την αγορά νέων εργαλείων για εργαλεία τύπωσης με μήτρα ούτως ώστε να καταστεί δυνατή η κατασκευή εργαλείων με υψηλότερα επίπεδα ποιότητας και να αυξηθεί ο όγκος παραγωγής του καταστήματος εργαλείων. Το κατάστημα εργαλείων παράγει καλούπια και εργαλεία τύπωσης για ολόκληρο τον Όμιλο VW, δεν βρίσκεται στο ίδιο οικόπεδο με την κοινοποιηθείσα επένδυση και λειτουργεί ανεξάρτητα από το εργοστάσιο κατασκευής αυτοκινήτων. Επιπλέον, οι επενδυτικές αποφάσεις για τον εκσυγχρονισμό του καταστήματος εργαλείων και για το κοινοποιηθέν σχέδιο ελήφθησαν ανεξάρτητα η μία από την άλλη. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η αρχική επένδυση στο κατάστημα εργαλείων δεν συνδέεται με οικονομικά αδιαίρετο τρόπο με το κοινοποιηθέν επενδυτικό σχέδιο και, κατά συνέπεια, τα δύο επενδυτικά σχέδια δεν αποτελούν ενιαίο επενδυτικό σχέδιο κατά την έννοια της παραγράφου 60 των ΚΓΠΕ 2007-2013.

5.5.2.3. *Αρχική επένδυση στον τομέα της τεχνολογίας πληροφοριών (ΤΠ)*

(94) Το σχέδιο αφορούσε την αγορά νέου εξοπλισμού ΤΠ με νέες εφαρμογές λογισμικού για σταθερή ασφάλεια ΤΠ με στόχο την αύξηση της σταθερότητας και της παραγωγικότητας της παραγωγής αυτοκινήτων. Η επένδυση στον τομέα των ΤΠ δεν έχει στρατηγικούς και τεχνικούς δεσμούς με το κοινοποιηθέν σχέδιο που να συνδέουν τις δύο επενδύσεις με οικονομικά αδιαίρετο τρόπο. Επιπλέον, οι επενδυτικές αποφάσεις για το σχέδιο ΤΠ και για το κοινοποιηθέν σχέδιο ελήφθησαν ανεξάρτητα η μία από την άλλη. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα δύο επενδυτικά σχέδια δεν αποτελούν ενιαίο επενδυτικό σχέδιο κατά την έννοια της παραγράφου 60 των ΚΓΠΕ 2007-2013.

5.5.3. *ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΑ ΤΥΠΙΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΣΥΜΒΑΤΟΤΗΤΑΣ*

(95) Εν όψει των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα έξοδα για τις εργαλειομηχανές, που ανέρχονται σε 136,3 εκατ. ευρώ, μπορούν να θεωρηθούν επιλέξιμες δαπάνες στο πλαίσιο του κοινοποιηθέντος σχεδίου, ενώ δεν χρειάζεται να ληφθούν υπόψη οι προηγούμενες επενδύσεις. Το ποσό των επιλέξιμων δαπανών που πρέπει να ληφθεί υπόψη για τον υπολογισμό της μέγιστης επιτρεπόμενης έντασης της ενίσχυσης είναι 623,9 εκατ. ευρώ (599,6 εκατ. ευρώ μετά την έκπτωση), όπως φαίνεται στον πίνακα 2 της παρούσας απόφασης. Μέσω της εφαρμογής του μηχανισμού κλιμάκωσης που προβλέπεται στην παράγραφο 67 των ΚΓΠΕ 2007-2013, οι επιλέξιμες δαπάνες που πραγματοποιήθηκαν οδηγούν σε μέγιστη επιτρεπόμενη ένταση της ενίσχυσης ίση με 6,13 % ΑΙΕ για το σχέδιο.

(96) Δεδομένου ότι η προτεινόμενη ένταση της ενίσχυσης (36,15 εκατ. ευρώ σε τρέχουσα αξία, 6,03 % ένταση ενίσχυσης) δεν υπερβαίνει τη μέγιστη επιτρεπόμενη ένταση της ενίσχυσης και ότι η κοινοποιηθείσα ενίσχυση δεν πρόκειται να συνδυαστεί με συμπληρωματική περιφερειακή επενδυτική ενίσχυση, η προτεινόμενη ένταση της ενίσχυσης για το σχέδιο συμμορφώνεται με τις ΚΓΠΕ 2007-2013.

(97) Λαμβάνοντας υπόψη τους ανωτέρω παράγοντες και δεδομένου ότι δεν υποβλήθηκαν άλλες πληροφορίες που θα μπορούσαν να επηρεάσουν τα συμπεράσματα της Επιτροπής στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας όσον αφορά τα τυπικά κριτήρια συμβατότητας που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 85, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα τυπικά κριτήρια συμβατότητας των ΚΓΠΕ 2007-2013 πληρούνται.

5.6. *ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΚΡΙΤΗΡΙΩΝ ΠΟΥ ΠΡΟΒΛΕΠΟΝΤΑΙ ΣΤΙΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΥ 68 ΤΩΝ ΚΓΠΕ 2007-2013*

(98) Η Επιτροπή πρέπει να διενεργεί αναλυτική αξιολόγηση στο πλαίσιο της επίσημης έρευνας, εκτός εάν μπορεί να τεκμηριώσει πέραν πάσης αμφιβολίας στο πλαίσιο της διαδικασίας ότι δεν υφίσταται υπέρβαση των ορίων για τη διεξαγωγή αναλυτικής αξιολόγησης που αναφέρονται στα κριτήρια της παραγράφου 68 στοιχεία α) και β) ([22]). Για τη διεξαγωγή των συναφών δοκιμών, η Επιτροπή πρέπει πρώτα να καταλήξει σε κατάλληλους ορισμούς του προϊόντος και της γεωγραφικής αγοράς.

(99) Στην αιτιολογική σκέψη 45 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή θεώρησε ότι, για τους σκοπούς της παραγράφου 68 των ΚΓΠΕ 2007-2013, τα προϊόντα που αφορά το επενδυτικό σχέδιο είναι επιβατικά οχήματα που υπάγονται στα τμήματα Α0, Α και Β της αγοράς σύμφωνα με την ταξινόμηση της POLK.

(100) Η Επιτροπή άφησε τον ακριβή ορισμό της συναφούς αγοράς προϊόντος ανοιχτό και έλαβε υπόψη όλους τους ευλογοφανείς εναλλακτικούς ορισμούς της αγοράς, συμπεριλαμβανομένης συγκεκριμένα της πλέον περιορισμένης κατηγοριοποίησης για την οποία διατίθενται δεδομένα.

([22]) Φυσικά, σε κάθε περίπτωση και ως εκ τούτου ανεξάρτητα από τα ανώτατα όρια της παραγράφου 68 των ΚΓΠΕ 2007-2013, η Επιτροπή πρέπει να αντιπαραβάλει τις θετικές και τις αρνητικές επιπτώσεις της ενίσχυσης προτού καταλήξει σε συμπέρασμα σχετικά με τη συμβατότητά της με την εσωτερική αγορά. Βλέπε την απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου στην υπόθεση T-304/08, Smurfit Kappa Group κατά Επιτροπής, EU:T:2012:351, σκέψη 94.

(101) Η πρακτική χρήσης του πλέον περιοριστικού ορισμού της αγοράς βάσει των μεμονωμένων τμημάτων της αυτοκινητοβιομηχανίας βασίζεται σε συγκρίσιμες αποφάσεις, στις οποίες περιλαμβάνονται και τελικές αποφάσεις ([23]).

(102) Αυτή η πρακτική βασίζεται στην άποψη ότι οι ανταγωνιστές σε όλα τα τμήματα της αγοράς, συμπεριλαμβανομένου του μικρότερου δυνατού τμήματος, πρέπει να προστατεύονται από τους παίκτες που κυριαρχούν στην αγορά.

(103) Βασίζεται επίσης σε οικονομικούς λόγους συναφείς με τον ανταγωνισμό. Πιο συγκεκριμένα, αυτή η προσέγγιση βασίζεται στη θεωρία ότι η δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ δύο προϊόντων από την πλευρά της ζήτησης υφίσταται εάν θεωρούνται υποκατάστατα από τους καταναλωτές λόγω των χαρακτηριστικών, της τιμής και της προτεινόμενης χρήσης τους. Μέσω της πρακτικής της εξέτασης των μεριδίων αγοράς στο μικρότερο δυνατό τμήμα της αγοράς αυτοκινήτων για την οποία διατίθενται πληροφορίες, η Επιτροπή ακολουθεί ακριβώς αυτή τη λογική, ήτοι θεωρεί ότι η δυνατότητα υποκατάστασης από την άποψη τιμών, χαρακτηριστικών και προτεινόμενης χρήσης είναι μεγαλύτερη μεταξύ προϊόντων που ανήκουν στο ίδιο τμήμα. Υπό αυτή την έννοια, η εφαρμογή του πλέον περιορισμένου τμήματος της αγοράς ως ευλογοφανούς αγοράς αντανακλά τη λογική του σημείου 28 των κατευθυντήριων γραμμών για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων, που ορίζει ότι *«Τα προϊόντα μπορούν να διαφοροποιηθούν εντός της σχετικής αγοράς, στη βάση ότι ορισμένα προϊόντα είναι πλησιέστερα υποκατάστατα απ' ό,τι άλλα. Όσο μεγαλύτερη είναι η δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των προϊόντων των συμμετεχουσών επιχειρήσεων, τόσο πιθανότερο είναι οι τελευταίες να αυξήσουν σημαντικά τις τιμές τους. […] Τα κίνητρα των συμμετεχουσών επιχειρήσεων να αυξήσουν τις τιμές είναι πιθανότερο να περιοριστούν όταν οι αντίπαλες επιχειρήσεις παράγουν στενά υποκατάστατα των προϊόντων των συμμετεχουσών επιχειρήσεων απ' ό,τι εάν προσφέρουν λιγότερο στενά υποκατάστατα»*.

(104) Αυτός είναι και ο λόγος για τον οποίο τα συμβατικά αυτοκίνητα υποδιαιρούνται συνήθως σε τμήματα και η αυτοκινητοβιομηχανία κατατάσσει τα μοντέλα σε διάφορα γνωστά τμήματα. Αυτό είναι το σκεπτικό στο οποίο βασίζεται η πρακτική της Επιτροπής για τον καθορισμό της συναφούς αγοράς σε υποθέσεις της αυτοκινητοβιομηχανίας βάσει, μεταξύ άλλων, και των μεμονωμένων τμημάτων, και αυτός είναι ο λόγος που τα κράτη μέλη παρουσίασαν τα συναφή επιχειρήματά τους σχετικά με την αγορά, τόσο στην παρούσα υπόθεση όσο και σε άλλες υποθέσεις στο παρελθόν, με βάση τα μεμονωμένα τμήματα.

(105) Δεδομένου ότι η Autoeuropa θα παραγάγει αυτοκίνητα που υπάγονται στα τμήματα A0 και […] σύμφωνα με την POLK, και ενδέχεται επίσης να παραγάγει αυτοκίνητα που υπάγονται στο τμήμα B σύμφωνα με την POLK, η Επιτροπή θεώρησε ότι τα εν λόγω μεμονωμένα τμήματα, το τμήμα SUV-B για τα SUV σύμφωνα με την Global Insight, καθώς και το συνδυασμένο τμήμα (A0 προς B) σύμφωνα με την POLK θα πρέπει να θεωρηθούν ως συναφείς ευλογοφανείς αγορές για αυτή την υπόθεση.

(106) Η Επιτροπή έκρινε ότι η συναφής γεωγραφική αγορά για τα οικεία προϊόντα καλύπτει τουλάχιστον τις χώρες του ΕΟΧ. Οι πορτογαλικές αρχές και η Autoeuropa αποδέχτηκαν την εφαρμογή αυτού του ορισμού της γεωγραφικής αγοράς από την Επιτροπή για τους σκοπούς της παρούσας κοινοποίησης ([24]).

(107) Ενόψει των ανωτέρω, και επειδή κατά τη διάρκεια της επίσημης έρευνας η Επιτροπή δεν έλαβε συμπληρωματικές πληροφορίες που να αποδεικνύουν ότι θα πρέπει να τροποποιήσει τα συμπεράσματά της σε σχέση με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή επιμένει στην αξιολόγησή της όσον αφορά τους ορισμούς των προϊόντων και της γεωγραφικής αγοράς.

5.6.1. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΚΡΙΤΗΡΙΟ ΤΟΥ ΜΕΡΙΔΙΟΥ ΑΓΟΡΑΣ (ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 68 ΣΤΟΙΧΕΙΟ Α) ΤΩΝ ΚΓΠΕ 2007-2013)

(108) Η Επιτροπή έχει ελέγξει το κριτήριο που προβλέπεται στο άρθρο 68 στοιχείο α) των ΚΓΠΕ 2007-2013 σε όλες τις ευλογοφανείς αγορές προϊόντων και γεωγραφικές αγορές για να επαληθεύσει εάν το μερίδιο αγοράς του δικαιούχου υπερβαίνει το 25 % πριν από και μετά την επένδυση.

(109) Δεδομένου ότι δεν ήταν δυνατόν να προσδιοριστεί ένα μόνο συναφές προϊόν και μία γεωγραφική αγορά, χρειάστηκε να ληφθούν υπόψη τα αποτελέσματα όλων των ευλογοφανών αγορών. Το μερίδιο αγοράς του Ομίλου VW στα μεμονωμένα τμήματα A και B και στα συνδυασμένα τμήματα A0, A και B (σύμφωνα με την POLK) στον ΕΟΧ ανέρχεται σε περισσότερο από 25 % για όλα τα έτη από το 2013 έως το 2019. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το μερίδιο αγοράς υπερβαίνει το ανώτατο όριο που ορίζεται στην παράγραφο 68 στοιχείο α).

([23]) Βλέπε, για παράδειγμα, την τελική απόφαση της Επιτροπής στην υπόθεση Porsche, SA. 34118 (που εκδόθηκε τον Ιούλιο του 2014), η οποία άφησε ανοιχτό το ζήτημα καθορισμού της αγοράς και εφάρμοσε την παραδοσιακή προσέγγιση βάσει *«ευλογοφανών εναλλακτικών αγορών που να καθορίζουν τα επιμέρους τμήματα της αγοράς αυτοκινήτου (περιλαμβανομένου του πιο περιορισμένου τμήματος για το οποίο υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία)»*. Βλέπε αιτιολογική σκέψη 86 της εν λόγω απόφασης, στην οποία παρατίθεται μια σειρά υποθέσεων, μεταξύ των οποίων η υπόθεση Fiat Powertrain technologies, SA.30340, αιτιολογική σκέψη 88 («*Δεδομένου ότι το σχέδιο δεν υπερβαίνει τα ανώτατα όρια που προβλέπονται στην παράγραφο 68 στοιχείο α) των ΚΓΠΕ στο επίπεδο του πιο περιορισμένου τμήματος της αγοράς προϊόντων επόμενου σταδίου για το οποίο υπάρχουν διαθέσιμα δεδομένα, προκύπτει ότι το σχέδιο δεν υπερβαίνει τα ανώτατα όρια που προβλέπονται στην παράγραφο 68 στοιχείο α) των ΚΓΠΕ για όλους τους πιθανούς συνδυασμούς των εν λόγω κατηγοριών αυτοκινήτων*»). Αποφάσεις για κρατικές ενισχύσεις SA.30340 (Fiat Powertrain Technologies), απόφαση της 9ης Φεβρουαρίου 2011, (C(2011)612) (ΕΕ C 151 της 21.5.2011, σ. 5)· SA. 32169 (Volkswagen Sachsen), απόφαση της 13ης Ιουλίου 2011 (C(2011)4935) (ΕΕ C 361 της 10.12.2011, σ. 17).

([24]) Βλέπε επίσης ενότητα 3.3.2.2 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας.

5.6.2. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΚΡΙΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ ΣΕ ΥΠΟΤΟΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ (ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 68 ΣΤΟΙΧΕΙΟ Β) ΤΩΝ ΚΓΠΕ 2007-2013)

(110) Δεδομένου ότι το αποτέλεσμα του ελέγχου της παραγράφου 68 στοιχείο α) καθιστά ήδη αναγκαία τη διεξαγωγή αναλυτικής αξιολόγησης της ενίσχυσης, δεν είναι αναγκαίο να ελεγχθεί το κριτήριο της παραγράφου 68 στοιχείο β).

5.6.3. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

(111) Ενόψει των ανωτέρω, η Επιτροπή αποφασίζει ότι υφίσταται υπέρβαση του συναφούς ανώτατου ορίου της παραγράφου 68 στοιχείο α). Ως εκ τούτου, η Επιτροπή αποφασίζει να διεξαγάγει λεπτομερή επαλήθευση, μετά την κίνηση της διαδικασίας που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ, προκειμένου να διαπιστωθεί ότι η ενίσχυση είναι αναγκαία για τη δημιουργία εναύσματος για επενδύσεις και ότι τα οφέλη του μέτρου ενίσχυσης υπερκαλύπτουν την προκύπτουσα στρέβλωση του ανταγωνισμού και τις επιπτώσεις τους στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

5.7. *ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ*

(112) Η αναλυτική αξιολόγηση διενεργείται βάσει της ανακοίνωσης για την αναλυτική αξιολόγηση.

5.7.1. ΘΕΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

5.7.1.1. *Στόχος της ενίσχυσης*

(113) Η παράγραφος 12 της ανακοίνωσης για την αναλυτική αξιολόγηση απαιτεί από τα κράτη μέλη να τεκμηριώνουν τη συμβολή του επενδυτικού σχεδίου στην ανάπτυξη της εκάστοτε περιφέρειας. Η Επιτροπή σημειώνει τις θετικές επιπτώσεις της επένδυσης στην περιφέρεια που παρουσιάστηκαν από την Πορτογαλία (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 45 έως 49 ανωτέρω) και θεωρεί ότι ιδιαίτερα η δημιουργία άμεσων και έμμεσων θέσεων απασχόλησης, η εγκατάσταση πρόσθετων προμηθευτών στην περιφέρεια, η μεταφορά γνώσης στην περιφέρεια και η βελτίωση της περιφερειακής βάσης δεξιοτήτων συνιστούν σημαντική συμβολή στην ανάπτυξη της περιφέρειας και στην επίτευξη του στόχου συνοχής της ΕΕ.

5.7.1.2. *Καταλληλότητα του μέσου ενίσχυσης*

(114) Στις παραγράφους 17 και 18 της ανακοίνωσης για την αναλυτική αξιολόγηση υπογραμμίζεται ότι οι κρατικές ενισχύσεις που λαμβάνουν τη μορφή ενίσχυσης για αρχική επένδυση είναι μόνον ένα από τα μέσα για την υπέρβαση των αποτυχιών της αγοράς και την προαγωγή της ανάπτυξης σε μειονεκτούσες περιφέρειες. Η ενίσχυση αποτελεί κατάλληλο μέσο εάν παρουσιάζει συγκεκριμένα πλεονεκτήματα σε σύγκριση με άλλα μέτρα πολιτικής. Σύμφωνα με την παράγραφο 18 της ανακοίνωσης για την αναλυτική αξιολόγηση, κατάλληλο μέσο θεωρείται ότι αποτελούν μόνο «τα μέτρα ως προς τα οποία το κράτος μέλος εξέτασε και άλλες επιλογές πολιτικής και ως προς τα οποία αποδείχθηκε ότι η χρήση ενός επιλεκτικού μέσου, όπως η χορήγηση κρατικής ενίσχυσης σε συγκεκριμένη επιχείρηση, παρουσιάζει πλεονεκτήματα».

(115) Η Πορτογαλία αιτιολόγησε (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 51 και 52 ανωτέρω) την καταλληλότητα του μέσου ενίσχυσης βάσει της οικονομικής κατάστασης της περιφέρειας Peninsula de Setubal, αποδεικνύοντας ότι η περιφέρεια μειονεκτεί σε σύγκριση με τον εθνικό μέσο όρο: κατά τη διάρκεια της περιόδου 2011-2013, το περιφερειακό κατά κεφαλήν ΑΕΠ ανερχόταν περίπου σε 75 % του μέσου όρου της Πορτογαλίας.

(116) Δεδομένης της κοινωνικοοικονομικής κατάστασης στην περιφέρεια Peninsula de Setubal, που επιβεβαιώνεται από το καθεστώς της ως περιφέρειας επιλέξιμης για περιφερειακή ενίσχυση σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ, με ανώτατο όριο έντασης της ενίσχυσης 15 %, και σύμφωνα με την πρακτική σε προηγούμενες υποθέσεις (π.χ. στις αποφάσεις σχετικά με την Dell Poland ([25]) και την Porsche ([26])), η Επιτροπή αποδέχεται ότι η χορήγηση κρατικής ενίσχυσης συνιστά κατάλληλο μέσο για την επίτευξη του στόχου περιφερειακής ανάπτυξης στην εν λόγω περιφέρεια.

5.7.1.3. *Έναυσμα για επενδύσεις/Αντίστροφο σενάριο*

(117) Σύμφωνα με την παράγραφο 20 της ανακοίνωσης για την αναλυτική αξιολόγηση, πρέπει να πληρούνται οι επίσημες προϋποθέσεις σχετικά με τη δημιουργία εναύσματος για επενδύσεις που προβλέπονται στην παράγραφο 38 των ΚΓΠΕ 2007-2013. Η Επιτροπή έχει επαληθεύσει στην ενότητα 5.5 ανωτέρω ότι αυτό ισχύει στην περίπτωση του

([25]) Απόφαση 2010/54/ΕΚ της Επιτροπής, της 23ης Σεπτεμβρίου 2009, σχετικά με την ενίσχυση την οποία προτίθεται να χορηγήσει η Πολωνία στην Dell Products (Poland) Sp. z o.o. (ΕΕ L 29 της 2.2.2010, σ. 8), αιτιολογική σκέψη 171.

([26]) SA.34118, (2012/C, πρώην 2011/N), η οποία δεν έχει δημοσιευτεί ακόμα στην Επίσημη Εφημερίδα και διατίθεται στη διεύθυνση http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm?clear=1&policy_area_id=3, αιτιολογική σκέψη 107.

κοινοποιηθέντος σχεδίου. Όσο αφορά το ουσιώδες έναυσμα για επενδύσεις, η ανακοίνωση για την αναλυτική αξιολόγηση απαιτεί από την Επιτροπή να επαληθεύει λεπτομερώς ότι η ενίσχυση είναι αναγκαία για τη μεταβολή της συμπεριφοράς του δικαιούχου, ούτως ώστε να εκτελεί (επιπρόσθετες) επενδύσεις στην εκάστοτε ενισχυόμενη περιφέρεια. Η παράγραφος 22 της ανακοίνωσης για την αναλυτική αξιολόγηση ορίζει ότι η δημιουργία κινήτρων μπορεί να αποδειχθεί με βάση δύο σενάρια: εάν δεν είχε χορηγηθεί η ενίσχυση, δεν θα είχε πραγματοποιηθεί η επένδυση, καθώς χωρίς την ενίσχυση η επένδυση δεν θα ήταν κερδοφόρα για την επιχείρηση σε καμία περιοχή (σενάριο 1)· εάν δεν είχε χορηγηθεί η ενίσχυση, η επένδυση θα είχε πραγματοποιηθεί σε άλλη περιοχή (σενάριο 2).

(118) Η ανακοίνωση για την αναλυτική αξιολόγηση απαιτεί από τα κράτη μέλη να αποδείξουν τη δημιουργία εναύσματος για επενδύσεις μέσω της ενίσχυσης και να παράσχουν σαφή στοιχεία που αποδεικνύουν ότι η ενίσχυση είχε πράγματι αντίκτυπο στην επιλογή της επένδυσης ή της τοποθεσίας. Ως εκ τούτου, το βάρος της απόδειξης σχετικά με τη δημιουργία εναύσματος για επενδύσεις επαφίεται στο κράτος μέλος. Σε αυτό το πλαίσιο, το κράτος μέλος υποχρεούται επίσης να παράσχει αναλυτική περιγραφή του αντίστροφου σεναρίου, στο οποίο δεν θα είχε χορηγηθεί ενίσχυση στον δικαιούχο. Το αντίστροφο σενάριο πρέπει να θεωρηθεί ρεαλιστικό από την Επιτροπή.

(119) Οι πορτογαλικές αρχές δήλωσαν (βλέπε αιτιολογική σκέψη 54 ανωτέρω) ότι η ενίσχυση προς την Autoeuropa εμπίπτει στο σενάριο 2 και παρουσίασαν ένα αντίστροφο σενάριο που αντανακλά τον συγκεκριμένο σχεδιασμό της επένδυσης και της τοποθεσίας για το κοινοποιηθέν σχέδιο με εναλλακτική τοποθεσία μια μονάδα στην [τοποθεσία 1 σε μη ενισχυόμενη περιφέρεια του ΕΟΧ], […].

(120) Η παράγραφος 25 της ανακοίνωσης για την αναλυτική αξιολόγηση αναφέρει ότι το κράτος μέλος δύναται να αποδείξει ότι η ενίσχυση δημιουργεί κίνητρα στην περίπτωση του σεναρίου 2, προσκομίζοντας έγγραφα της επιχείρησης από τα οποία προκύπτει ότι έγινε σύγκριση του κόστους και του οφέλους που συνεπάγεται η εγκατάσταση στην ενισχυόμενη περιφέρεια που επιλέχθηκε με εκείνα που συνεπάγεται η εγκατάσταση σε άλλη, εναλλακτική περιφέρεια. Το κράτος μέλος καλείται να βασιστεί σε χρηματοοικονομικές εκθέσεις, εσωτερικά επιχειρηματικά σχέδια και έγγραφα που αναλύουν τα διάφορα επενδυτικά σενάρια.

(121) Η Πορτογαλία παρείχε (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 68, 70 και 71 ανωτέρω) γνήσια αποδεικτικά στοιχεία της περιόδου που τεκμηριώνουν τη διαδικασία λήψης αποφάσεων πολλαπλών σταδίων του Ομίλου VW και, για το κοινοποιηθέν σχέδιο, της εταιρείας Volkswagen, κατά πρώτον για την απόφαση σχετικά με το προϊόν και κατά δεύτερον για την απόφαση σχετικά με την επένδυση και την τοποθεσία.

(122) Αυτά τα έγγραφα αποδεικνύουν ότι μετά την πρόβλεψη του δυναμικού πωλήσεων νέων προϊόντων στα τμήματα A0 SUV και […] ([…]) το 2012 στον γύρο σχεδιασμού 61, το τμήμα ελέγχου [Έλεγχος Ομίλου] προσδιόρισε αρχικά τέσσερις επιλογές για την τοποθεσία της παραγωγής τον Ιούλιο του 2012: Setubal, [τοποθεσία 1 σε μη ενισχυόμενη περιφέρεια του ΕΟΧ], [τοποθεσία 2 εκτός ΕΟΧ] και [τοποθεσία 3 σε μη ενισχυόμενη περιφέρεια του ΕΟΧ] μέσω της εφαρμογής δύο βασικών κριτηρίων: εάν μπορούν να εγκατασταθούν πρόσθετες ικανότητες σε μια υφιστάμενη εγκατάσταση και εάν οι υφιστάμενες εγκαταστάσεις είναι συμβατές με τη σχεδιαζόμενη επένδυση. Οι υπολογισμοί που πραγματοποιήθηκαν από το τμήμα [Έλεγχος Ομίλου] περιλάμβαναν τον όγκο πωλήσεων του [προκαθορισμένου μοντέλου], με παρόμοια προβλεπόμενη SOP. Αναπτύχθηκαν τρεις εναλλακτικές λύσεις για την κατανομή των όγκων μεταξύ των τεσσάρων εγκαταστάσεων. Για κάθε εναλλακτική λύση υπολογίστηκε το κόστος παραγωγής ανά αυτοκίνητο και από τους υπολογισμούς προέκυψε ότι τη δεδομένη χρονική στιγμή η καλύτερη εναλλακτική λύση θα ήταν να συνδυαστούν οι όγκοι του [προκαθορισμένου μοντέλου] και του A0 SUV στην [τοποθεσία 1 σε μη ενισχυόμενη περιφέρεια του ΕΟΧ] και οι νέοι όγκοι στην περιφέρεια Setubal να ανήκουν αποκλειστικά στο τμήμα […].

(123) Στη διαδικασία μεταγενέστερου σχεδιασμού, το τμήμα ελέγχου αποφάσισε να αποκλείσει την [τοποθεσία 3 σε μη ενισχυόμενη περιφέρεια του ΕΟΧ] λόγω μειονεκτημάτων στο κόστος προσωπικού και την [τοποθεσία 2 εκτός ΕΟΧ] λόγω μειονεκτημάτων στο κόστος εφοδιαστικής και ως εκ τούτου διατήρησε μόνο την [τοποθεσία 1 σε μη ενισχυόμενη περιφέρεια του ΕΟΧ] ως βιώσιμη εναλλακτική τοποθεσία έναντι της περιφέρειας Setubal.

(124) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι τον Ιανουάριο του 2014 η Volkswagen αποφάσισε να παραγάγει το [προκαθορισμένο μοντέλο] στην [τοποθεσία 1 σε μη ενισχυόμενη περιφέρεια του ΕΟΧ] και στην [τοποθεσία 2 εκτός ΕΟΧ], όπου παραγόταν ήδη το προηγούμενο μοντέλο. Η Πορτογαλία παρείχε στοιχεία που αποδεικνύουν ότι, ακόμα και μετά τη λήψη της απόφασης σχετικά με το [προκαθορισμένο μοντέλο], η [τοποθεσία 1 σε μη ενισχυόμενη περιφέρεια του ΕΟΧ] εξακολουθούσε να αποτελεί ρεαλιστικό σενάριο για την κοινοποιηθείσα επένδυση. Τα έγγραφα που προσκομίστηκαν επιτρέπουν στην Επιτροπή να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι τον Μάρτιο του 2014, όταν ελήφθη η απόφαση σχετικά με το προϊόν από την VAP, η [τοποθεσία 1 σε μη ενισχυόμενη περιφέρεια του ΕΟΧ] διέθετε επαρκή ικανότητα για την κάλυψη των αναγκών του κοινοποιηθέντος σχεδίου. Αυτό υποστηρίζεται περαιτέρω από την απόφαση του Ομίλου VW τον Μάρτιο του 2015 να παραγάγει στην [τοποθεσία 1 σε μη ενισχυόμενη περιφέρεια του ΕΟΧ] ένα άλλο μοντέλο με παρόμοια ετήσια παραγωγική ικανότητα με το κοινοποιηθέν σχέδιο.

(125) Επιπλέον, η Επιτροπή επαλήθευσε ότι όλα τα συναφή έξοδα που σχετίζονται με τις πρόσθετες βάρδιες που απαιτούνταν στην [τοποθεσία 1 σε μη ενισχυόμενη περιφέρεια του ΕΟΧ] λόγω της πρόσθετης ικανότητας που χρειαζόταν για το κοινοποιηθέν σχέδιο ελήφθησαν υπόψη στο αντίστροφο σενάριο. Επιπλέον, λαμβάνει υπό σημείωση το επιχείρημα της Πορτογαλίας ότι, εάν η περιφέρεια Setubal δεν είχε επιλεχθεί ως τοποθεσία για το κοινοποιηθέν σχέδιο, η Autoeuropa ενδεχομένως να χρειαζόταν να διακόψει τη λειτουργία τουλάχιστον σημαντικών τμημάτων της μονάδας. Η Επιτροπή επαλήθευσε ότι στο αντίστροφο σενάριο ελήφθησαν υπόψη τόσο το κόστος απόλυσης εργαζομένων στην περιφέρεια Setubal όσο και τα έξοδα επιστροφής της κρατικής ενίσχυσης που χορηγήθηκε στα προηγούμενα επενδυτικά σχέδια που αναφέρονται στην ενότητα 4.2.

(126) Η Επιτροπή έχει επίσης πειστεί ότι οι υπολογισμοί του επενδυτικού κόστους και του κόστους παραγωγής στις δύο τοποθεσίες που χρησιμοποιήθηκαν στο αντίστροφο σενάριο είναι ακριβείς και βασίζονται σε αξιόπιστα στοιχεία που παρασχέθηκαν από τα εργοστάσια ή σε αξιόπιστες παραδοχές.

(127) Όπως περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 70 και στο παράρτημα I της παρούσας απόφασης, οι εκτιμήσεις σχετικά με το κόστος παραγωγής στη συγκεκριμένη τοποθεσία, που περιλαμβάνουν το κόστος παραγωγής και το επενδυτικό κόστος, κατέληξαν σε μειονέκτημα κόστους ονομαστικής αξίας 90 εκατ. ευρώ για την περιφέρεια Setubal σε σύγκριση με την [τοποθεσία 1 σε μη ενισχυόμενη περιφέρεια του ΕΟΧ]. Προκειμένου να περιοριστεί το μειονέκτημα κόστους της περιφέρειας Setubal, και ενόψει της επερχόμενης επίσημης απόφασης της VAI σχετικά με την τοποθεσία του επενδυτικού σχεδίου, η Autoeuropa υπέβαλε αίτηση χορήγησης ενίσχυσης στις 31 Μαρτίου 2014, μετά τη λήψη της απόφασης σχετικά με το προϊόν από την VAP στις 10 Μαρτίου 2014.

(128) Στις 28 Μαΐου 2014 και στις 26 Ιουνίου 2014, η VAI αποφάσισε να υλοποιήσει το κοινοποιηθέν σχέδιο στην περιφέρεια Setubal. Όπως τεκμηριώθηκε με βάση τα πρακτικά των συνεδριάσεων της VAI, η εν λόγω απόφαση εκδόθηκε ρητώς με την προϋπόθεση της διαθεσιμότητας κρατικής ενίσχυσης. Οι εργασίες του σχεδίου ξεκίνησαν στις 26 Ιουνίου 2014.

(129) Η Επιτροπή τεκμηρίωσε ήδη ανωτέρω (βλέπε αιτιολογική σκέψη 85) ότι σύμφωνα με την παράγραφο 20 της ανακοίνωσης για την αναλυτική αξιολόγηση, πληρούνταν οι επίσημες απαιτήσεις σχετικά με τη δημιουργία εναύσματος για επενδύσεις, που ορίζονται στην παράγραφο 38 των ΚΓΠΕ 2007-2013. Επιπλέον, οι πορτογαλικές αρχές παρείχαν σαφή αποδεικτικά στοιχεία ότι η ενίσχυση είχε πράγματι αντίκτυπο στην επιλογή της τοποθεσίας για την επένδυση, καθώς η απόφαση του Ομίλου VW να υλοποιήσει το κοινοποιηθέν σχέδιο στην περιφέρεια Setubal ελήφθη μετά την υπογραφή της σύμβασης επένδυσης ([27]) που επιβεβαίωσε ότι το επενδυτικό σχέδιο θα ήταν επιλέξιμο για κρατική ενίσχυση. Η Επιτροπή θεωρεί, σύμφωνα με τις παραγράφους 23 και 25 της ανακοίνωσης για την αναλυτική αξιολόγηση, ότι το αντίστροφο σενάριο που παρουσίασε η Πορτογαλία είναι ρεαλιστικό και βασίζεται σε γνήσια στοιχεία της περιόδου που αποδεικνύουν ότι η ενίσχυση δημιουργεί πραγματικό (ουσιώδες) έναυσμα για επενδύσεις: μειώνοντας το χάσμα βιωσιμότητας μεταξύ των δύο τοποθεσιών υπέρ της περιφέρειας Setubal, η ενίσχυση συνέβαλε στην αλλαγή της απόφασης της δικαιούχου εταιρείας σχετικά με την τοποθεσία. Εάν δεν είχε χορηγηθεί ενίσχυση, η επένδυση δεν θα είχε πραγματοποιηθεί στην περιφέρεια Setubal.

5.7.1.4. *Αναλογικότητα της ενίσχυσης*

(130) Σύμφωνα με την παράγραφο 29 της ανακοίνωσης για την αναλυτική αξιολόγηση, για να εξασφαλιστεί η αναλογικότητα της ενίσχυσης, το ύψος και η ένταση ενίσχυσης πρέπει να περιορίζονται στο ελάχιστο απαιτούμενο ώστε να πραγματοποιηθεί η επένδυση στην ενισχυόμενη περιοχή.

(131) Σε γενικές γραμμές, η περιφερειακή ενίσχυση θεωρείται αναλογική προς τη σοβαρότητα των προβλημάτων που επηρεάζουν τις ενισχυόμενες περιοχές εάν συμμορφώνεται με το εφαρμοστέο ανώτατο όριο για τις περιφερειακές ενισχύσεις, συμπεριλαμβανομένης της αυτόματης, προοδευτικής κλιμάκωσης του ανώτατου ορίου των περιφερειακών ενισχύσεων για μεγάλα επενδυτικά σχέδια (που περιλαμβάνεται ήδη στον ισχύοντα χάρτη ενισχύσεων περιφερειακού χαρακτήρα). Η εφαρμοστέα ένταση της ενίσχυσης σε αυτή την υπόθεση δεν είναι υψηλότερη από τα ανώτατα όρια για τις περιφερειακές ενισχύσεις κατόπιν της διόρθωσης βάσει του μηχανισμού κλιμάκωσης, όπως αποδείχθηκε ήδη στην αιτιολογική σκέψη 96.

(132) Πέραν της γενικής αρχής αναλογικότητας που περιλαμβάνεται στις ΚΓΠΕ 2007-2013, η ανακοίνωση για την αναλυτική αξιολόγηση απαιτεί τη διεξαγωγή πιο λεπτομερούς αξιολόγησης. Σύμφωνα με το σενάριο 2 της ανακοίνωσης για την αναλυτική αξιολόγηση, η ενίσχυση θεωρείται αναλογική εφόσον ισούται με τη διαφορά μεταξύ του καθαρού κόστους που συνεπάγεται η πραγματοποίηση της επένδυσης στην ενισχυόμενη περιφέρεια για τον δικαιούχο και του καθαρού κόστους που συνεπάγεται η πραγματοποίηση της επένδυσης στην εναλλακτική περιφέρεια.

(133) Τα έγγραφα που υποβλήθηκαν από την Πορτογαλία (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 68, 70 και 71 ανωτέρω) αποδεικνύουν ότι η ενίσχυση περιορίστηκε στο απαιτούμενο ποσό, γιατί δεν υπερβαίνει τη διαφορά κόστους μεταξύ της πραγματοποίησης της επένδυσης στην περιφέρεια Setubal και στην […]. Ο υπολογισμός που πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο της ανάλυσης αντίστροφου σεναρίου (και βάσει των εγγράφων που καταρτίστηκαν την ίδια περίοδο με την επενδυτική απόφαση) αποδεικνύει ότι ακόμα και μετά τη χορήγηση της ενίσχυσης, η περιφέρεια Setubal ήταν κατά 14,6 εκατ. ευρώ ακριβότερη μετά την έκπτωση από την [τοποθεσία 1 σε μη ενισχυόμενη περιφέρεια του ΕΟΧ]. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το εναπομένον μειονέκτημα κόστους θεωρήθηκε αποδεκτό λόγω ορισμένων ποιοτικών πτυχών, όπως οι λόγοι κοινωνικής ευθύνης (εάν δεν είχε πραγματοποιηθεί η επένδυση, η Autoeuropa θα υποχρεούνταν να διακόψει τη λειτουργία σημαντικών τμημάτων της μονάδας στην περιφέρεια Setubal) ή η δυνατότητα της Setubal να καλύψει τις περιόδους αιχμής χωρίς την υποστήριξη άλλων μονάδων, ενώ η [τοποθεσία 1 σε μη ενισχυόμενη περιφέρεια του ΕΟΧ] θα αναγκαζόταν να μεταφέρει μέρος της παραγωγής στην [τοποθεσία εκτός ΕΟΧ]. Εάν ο υπολογισμός πραγματοποιηθεί λαμβάνοντας υπόψη το κοινοποιηθέν ποσό της ενίσχυσης μετά την έκπτωση, ύψους 36,15 εκατ. ευρώ ([28]), το μειονέκτημα τοποθεσίας της περιφέρειας Setubal θα εξακολουθούσε να ισούται με 11,85 εκατ. ευρώ (48 εκατ. ευρώ — 36,15 εκατ. ευρώ).

([27]) Η σύμβαση επένδυσης περιλάμβανε μια ανασταλτική ρήτρα σύμφωνα με την οποία η απόφαση για την εκτέλεση ή όχι του σχεδίου εναπόκειτο στον Όμιλο VW, με την προϋπόθεση ότι η εν λόγω απόφαση θα εκδιδόταν πριν από τις 30 Ιουνίου 2014.

([28]) Βλέπε τη διευκρίνιση για τη διαφορά των ποσών της ενίσχυσης στην υποσημείωση 19.

(134) Δεδομένου ότι η ενίσχυση περιορίζεται στο ποσό που είναι αναγκαίο για την αντιστάθμιση του καθαρού πρόσθετου κόστους της υλοποίησης του επενδυτικού σχεδίου στην περιφέρεια Setubal σε σύγκριση με την εναλλακτική τοποθεσία [τοποθεσία 1 σε μη ενισχυόμενη περιφέρεια του ΕΟΧ], η Επιτροπή θεωρεί ότι η αναλογικότητα της ενίσχυσης κατά τη χρονική στιγμή της απόφασης σχετικά με την τοποθεσία έχει αποδειχθεί.

5.7.2. ΑΡΝΗΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΣΤΟΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟ ΚΑΙ ΤΙΣ ΣΥΝΑΛΛΑΓΕΣ

(135) Η παράγραφος 40 της ανακοίνωσης για την αναλυτική αξιολόγηση ορίζει ότι *«σε περίπτωση που από το αντιπαράδειγμα απορρέει ότι η επένδυση θα είχε ούτως ή άλλως πραγματοποιηθεί και χωρίς την ενίσχυση, αλλά ενδεχομένως σε άλλον τόπο εγκατάστασης (σενάριο 2) και εφόσον η ενίσχυση είναι αναλογική, οι πιθανές ενδείξεις στρεβλώσεων, όπως μεγάλο μερίδιο αγοράς και αύξηση της παραγωγικής ικανότητας σε μια υποτονική αγορά, θα ήταν, καταρχήν, οι ίδιες ανεξαρτήτως της ενίσχυσης»*.

(136) Χωρίς την κοινοποιηθείσα ενίσχυση, η επένδυση θα είχε πραγματοποιηθεί σε άλλη τοποθεσία εντός του ΕΟΧ και θα οδηγούσε στο ίδιο επίπεδο στρέβλωσης του ανταγωνισμού (ήτοι σενάριο 2). Δεδομένου ότι η ενίσχυση περιορίζεται στο ελάχιστο ποσό που είναι αναγκαίο για την αντιστάθμιση του πρόσθετου κόστους που απορρέει από τα περιφερειακά μειονεκτήματα μιας ενισχυόμενης περιφέρειας, δεν έχει αδικαιολόγητες αρνητικές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό, όπως για παράδειγμα τον παραγκωνισμό των ιδιωτικών επενδύσεων.

(137) Σύμφωνα με την παράγραφο 50 της ανακοίνωσης για την αναλυτική αξιολόγηση, λόγω της γεωγραφικής ιδιαιτερότητάς της, οι δυνητικές αρνητικές συνέπειες έχουν αναγνωριστεί και περιορίζονται ως έναν βαθμό από τις ΚΓΠΕ και τους χάρτες περιφερειακών ενισχύσεων, οι οποίοι προσδιορίζουν με εξαντλητικό τρόπο τις επιλέξιμες για τη χορήγηση περιφερειακών ενισχύσεων περιοχές, λαμβάνοντας υπόψη τους στόχους της πολιτικής περί δίκαιης μεταχείρισης και συνοχής και τις επιλέξιμες εντάσεις ενίσχυσης. Εντούτοις, σύμφωνα με την παράγραφο 53 της ανακοίνωσης για την αναλυτική αξιολόγηση, εάν χωρίς την ενίσχυση η επένδυση θα είχε πραγματοποιηθεί σε μια φτωχότερη περιφέρεια (περισσότερα περιφερειακά μειονεκτήματα — μεγαλύτερη μέγιστη ένταση περιφερειακής ενίσχυσης) ή σε μια περιφέρεια που θεωρείται ότι παρουσιάζει τα ίδια περιφερειακά μειονεκτήματα με την περιφέρεια-στόχο (ίδια μέγιστη ένταση περιφερειακής ενίσχυσης), θα συνιστούσε αρνητικό στοιχείο κατά τη συνολική στάθμιση των συνεπειών, το οποίο δεν είναι πιθανό να αντισταθμιστεί από άλλα θετικά στοιχεία, διότι αντιβαίνει στο ίδιο το σκεπτικό στο οποίο βασίζεται η περιφερειακή ενίσχυση.

(138) Στην περίπτωση του κοινοποιηθέντος σχεδίου, δεν εξετάστηκε το ενδεχόμενο επένδυσης σε αναξιοποίητη ζώνη, καθώς το επενδυτικό πακέτο [140 000-160 000] αυτοκινήτων που υπάγονται στο τμήμα της αγοράς με τιμή […] είναι υπερβολικά μικρό για να διασφαλίσει τη βιωσιμότητα μιας επένδυσης σε αναξιοποίητη ζώνη. Μέσω της εφαρμογής δύο κριτηρίων, ήτοι των υφιστάμενων πρόσθετων ικανοτήτων και της συμβατότητας των εγκαταστάσεων με το προβλεπόμενο σχέδιο, οι μοναδικές αρχικές εναλλακτικές τοποθεσίες ήταν η [τοποθεσία 1] (μη ενισχυόμενη περιφέρεια του [ΕΟΧ]), η [τοποθεσία 2] ([εκτός ΕΟΧ]) και η [τοποθεσία 3] (μη ενισχυόμενη περιφέρεια του ΕΟΧ)· Η [τοποθεσία 2 εκτός ΕΟΧ] και η [τοποθεσία 3 σε μη ενισχυόμενη περιφέρεια του ΕΟΧ] αποκλείστηκαν σε μεταγενέστερο στάδιο, καθώς χαρακτηρίζονταν από υψηλό κόστος εφοδιαστικής και κόστος προσωπικού αντίστοιχα.

(139) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι δεν υπάρχουν ενδείξεις ότι η επένδυση θα πραγματοποιούνταν σε άλλη ενισχυόμενη περιφέρεια με υψηλότερο ή παρόμοιο ανώτατο όριο έντασης της ενίσχυσης: επομένως η Επιτροπή θεωρεί ότι η ενίσχυση δεν έχει αρνητικές επιπτώσεις στη συνοχή που θα αντέβαιναν στο ίδιο το σκεπτικό στο οποίο βασίζεται η περιφερειακή ενίσχυση και ότι η ενίσχυση δεν έχει αδικαιολόγητες αρνητικές επιπτώσεις στις συναλλαγές.

5.8. *ΣΤΑΘΜΙΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ*

(140) Έχοντας τεκμηριώσει ότι η ενίσχυση παρέχει ένα κίνητρο για την πραγματοποίηση της επένδυσης στην οικεία περιφέρεια και ότι είναι αναλογική, είναι αναγκαίο να σταθμιστούν οι θετικές με τις αρνητικές επιπτώσεις της ενίσχυσης.

(141) Η αξιολόγηση επιβεβαίωσε ότι το μέτρο της ενίσχυσης δημιουργεί έναυσμα για επενδύσεις, προσελκύοντας μια επένδυση που συμβάλλει σημαντικά στην περιφερειακή ανάπτυξη μιας μειονεκτούσας περιφέρειας που είναι επιλέξιμη για περιφερειακή ενίσχυση σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ, χωρίς να στερεί την επένδυση από οποιαδήποτε περιφέρεια με υψηλότερο ή το ίδιο ανώτατο όριο έντασης της ενίσχυσης (δεν έχει αρνητικές επιπτώσεις στη συνοχή). Η Επιτροπή θεωρεί ότι η προσέλκυση μιας επένδυσης σε μια φτωχότερη περιφέρεια είναι πιο επωφελής για τη συνοχή εντός της Ένωσης σε σύγκριση με την πραγματοποίησή της σε μια πιο ανεπτυγμένη περιφέρεια. Όπως αναφέρεται στην παράγραφο 53 της ανακοίνωσης για την αναλυτική αξιολόγηση, η Επιτροπή θεωρεί ότι *«οι θετικές συνέπειες των περιφερειακών ενισχύσεων που απλώς αντισταθμίζουν τη διαφορά του καθαρού κόστους σε σχέση με έναν πιο ανεπτυγμένο εναλλακτικό τόπο εγκατάστασης […] κατά κανόνα, στο πλαίσιο της στάθμισης, θα θεωρείται ότι υπερκαλύπτουν τις τυχόν αρνητικές συνέπειες για τον εναλλακτικό τόπο πραγματοποίησης μιας νέας επένδυσης»*.

(142) Ενόψει των ανωτέρω, η Επιτροπή κρίνει ότι, δεδομένου ότι η ενίσχυση είναι αναλογική ως προς τη διαφορά του καθαρού κόστους της πραγματοποίησης της επένδυσης στην επιλεγμένη τοποθεσία, σε σχέση με έναν πιο ανεπτυγμένο εναλλακτικό τόπο εγκατάστασης, οι θετικές συνέπειες της ενίσχυσης, από την άποψη του στόχου και της καταλληλότητάς της, όπως αποδείχθηκε ανωτέρω, υπερκαλύπτουν τις αρνητικές συνέπειες για την εναλλακτική τοποθεσία.

(143) Σύμφωνα με την παράγραφο 68 των ΚΓΠΕ 2007-2013, και βάσει της αναλυτικής αξιολόγησης που διενεργήθηκε βάσει της ανακοίνωσης για την αναλυτική αξιολόγηση, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η ενίσχυση είναι αναγκαία για τη δημιουργία εναύσματος για επενδύσεις και ότι τα οφέλη του μέτρου ενίσχυσης υπερκαλύπτουν την προκύπτουσα στρέβλωση του ανταγωνισμού και τις επιπτώσεις στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

6. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

(144) Η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η προτεινόμενη περιφερειακή επενδυτική ενίσχυση προς τη Volkswagen Autoeuropa, Lda που χορηγήθηκε στις 30 Απριλίου 2014 με την επιφύλαξη μόνο της έγκρισης της Επιτροπής πληροί όλες τις προϋποθέσεις που ορίζονται στις ΚΓΠΕ 2007-2013 και στην ανακοίνωση για την αναλυτική αξιολόγηση και ως εκ τούτου μπορεί να θεωρηθεί συμβατή με την εσωτερική αγορά σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ.

(145) Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι, σύμφωνα με την αιτιολογική σκέψη 16 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας, η Πορτογαλία δεσμεύτηκε ότι δεν θα υπερβεί το κοινοποιηθέν ποσό της ενίσχυσης και την κοινοποιηθείσα ένταση της ενίσχυσης εάν οι επιλέξιμες δαπάνες που θα πραγματοποιηθούν αποκλίνουν από το προβλεπόμενο ποσό των επιλέξιμων δαπανών που λαμβάνονται υπόψη στην κοινοποίηση και στον υπολογισμό του ανώτατου ποσού ενίσχυσης. Η Πορτογαλία δεσμεύτηκε επίσης να υποβάλλει στην Επιτροπή κάθε πέντε έτη, με αρχή από την έγκριση της ενίσχυσης από την Επιτροπή, ενδιάμεση έκθεση (που να περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικά με τα ποσά που καταβλήθηκαν και τυχόν άλλα επενδυτικά σχέδια που έχουν ξεκινήσει στην ίδια εγκατάσταση/μονάδα) και εντός έξι μηνών από την πληρωμή της τελευταίας δόσης της ενίσχυσης, σύμφωνα με το κοινοποιηθέν χρονοδιάγραμμα πληρωμών, αναλυτική τελική έκθεση,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η κρατική ενίσχυση που σχεδιάζει να υλοποιήσει η Πορτογαλία για την Volkswagen Autoeuropa, Lda, που ανέρχεται σε 36,15 εκατ. ευρώ σε τρέχουσα αξία και αντιπροσωπεύει μέγιστη ένταση ενίσχυσης 6,03 % σε ακαθάριστο ισοδύναμο επιχορήγησης είναι συμβατή με την εσωτερική αγορά κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ως εκ τούτου, εγκρίνεται η υλοποίηση της ενίσχυσης, που ανέρχεται σε 36,15 εκατ. ευρώ σε τρέχουσα αξία και αντιπροσωπεύει μέγιστη ένταση ενίσχυσης 6,03 % σε ακαθάριστο ισοδύναμο επιχορήγησης.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Πορτογαλική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 27 Νοεμβρίου 2015.

Για την Επιτροπή
Margrethe VESTAGER
Μέλος της Επιτροπής