# ODLUKA KOMISIJE (EU) 2017/166

## od 27. studenog 2015.

## o državnoj potpori SA. 38831 (2014/C) (ex 2014/N) čiju provedbu planira Portugal za Volkswagen Autoeuropa, Lda

*(priopćeno pod brojem dokumenta C(2015) 8232)*

**(Vjerodostojan je samo tekst na portugalskom jeziku)**

**(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 108. stavak 2. prvi podstavak,

uzimajući u obzir Sporazum o Europskom gospodarskom prostoru, a posebno njegov članak 62. stavak 1. točku (a),

nakon što je pozvala zainteresirane strane da podnesu svoje primjedbe u skladu s (odredbama) ([1]),

budući da:

### 1. **POSTUPAK**

(1) Elektroničkom obavijesti evidentiranom 30. lipnja 2014., Portugal je prijavio regionalnu potporu za ulaganje koju je, podložno odobrenju Komisije, 30. travnja 2014. dodijelio Volkswagen Autoeuropa, Lda (u daljnjem tekstu „Autoeuropa").

(2) Dopisom od 2. listopada 2014., Komisija je obavijestila Portugal o svojoj odluci o pokretanju postupka utvrđenog u članku 108. stavku 2. Ugovora o funkcioniranju Europske unije u vezi s potporom.

(3) Odluka Komisije o pokretanju postupka objavljena je u *Službenom listu Europske unije* ([2]). Komisija je pozvala zainteresirane strane da podnesu svoje primjedbe.

(4) Portugal je podnio primjedbe o odluci o pokretanju postupka 15. prosinca 2014. (2014/127950); dodatne informacije dostavljene su dopisima od 27. veljače 2015. (2015/019588), 12. lipnja 2015. (2015/056315) i 27. srpnja 2015. (2015/073908). Sastanak između službi Komisije, portugalskih nadležnih tijela i korisnika održan je u prostorima Autoeurope 19. svibnja 2015.

(5) Komisija nije zaprimila primjedbe zainteresiranih strana.

### 2. **DETALJAN OPIS MJERE/POTPORE**

#### 2.1. *CILJ MJERE POTPORE*

(6) Dodjelom potpore za ulaganje u postojeću poslovnu jedinicu Autoeurope u Palmeli, u regiji Peninsula de Setubal, regiji prihvatljivoj za dodjelu regionalne potpore u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) UFEU-a, sa standardnom gornjom granicom regionalne potpore za velika poduzeća od 15 % u skladu s portugalskom kartom regionalnih potpora za razdoblje od 2007. do lipnja 2014. ([3]), Portugal namjerava dodatno razvijati dotičnu regiju.

([1]) SL C 460, 19.12.2014., str. 55.
([2]) Vidjeti. bilješku 1.
([3]) Državna potpora N 727/2006 – Portugal – Karta regionalnih potpora 2007. – 2013. (SL C 68, 24.3.2007., str. 26.), produljena do kraja lipnja 2014. Regionalnom potporom SA.37471 (2013/N) – Produljenje portugalske karte regionalnih potpora 2007. – 2013. do 30. lipnja 2014. (SL C 50, 21.2.2014., str. 16.).

2.2. *KORISNIK*

(7) Korisnik potpore je Autoeuropa, podružnica u stopostotnom vlasništvu Volkswagen Grupe (u daljnjem tekstu: VW Grupa). VW Grupa opisana je u brojnim odlukama o državnim potporama, posljednji put u odluci Komisije od 9. srpnja 2014. o otvaranju formalne istrage o regionalnoj potpori u korist AUDI HUNGARIA MOTOR Ltd. ([4]) na koju Komisija upućuje za dodatni opis VW Grupe.

(8) Autoeuropa u regiji Setubal djeluje od lipnja 1991. gdje proizvodi nekoliko putničkih modela automobila pod imenom robne marke VW. Autoeuropa je velika tvrtka. Ni VW Grupa ni Autoeuropa ne mogu se smatrati poduzećem u teškoćama u smislu Smjernica Zajednice o državnim potporama za sanaciju i restrukturiranje poduzeća u teškoćama ([5]) koje su bile na snazi u vrijeme obavijesti.

2.3. *PROJEKT ULAGANJA*

(9) Projekt ulaganja sastoji se od uvođenja nove proizvodne tehnologije pod nazivom „Modularer Querbaukasten" (u daljnjem tekstu: „MQB") koja zamjenjuje tradicionalnu proizvodnju temeljenu na platformi. Ova nova proizvodna tehnologija omogućava veliku fleksibilnost u proizvodnji putničkih modela automobila i ostvarivanje znatnih učinaka sinergije u njihovoj proizvodnji. Komisija upućuje na svoju odluku od 13. srpnja 2011. o otvaranju formalne istrage o regionalnoj potpori u korist tvrtke Volkswagen Sachsen ([6]) za podrobniji opis tehnologije.

(10) Ulaganje u Palmeli omogućava Autoeuropi proizvodnju putničkih automobila obuhvaćenih trima različitima segmentima tržišta putničkih automobila prema klasifikaciji tvrtke POLK ([7]), odnosno u segmentu A0, segmentu A i segmentu B. U ovom trenutku VW Grupa namjerava na novoj proizvodnoj liniji proizvoditi SUV obuhvaćen segmentom A0, te još nedovoljno definirani putnički automobil obuhvaćen segmentom […] (*), a koji će naslijediti trenutačni model segmenta […] Autoeurope temeljen na platformi. VW Grupa nije isključila mogućnost pokretanja proizvodnje putničkog automobila obuhvaćenog segmentom B u roku od pet godina od dovršetka ulaganja. Ukupan kapacitet koji će se stvoriti ulaganjem iznosi [140 000 – 160 000] automobila godišnje, od čega se na temelju trenutačnih planova kapacitet od [80 000 – 100 000] odnosi na proizvodnju SUV-a iz segmenta A0, a kapacitet od [50 000 – 60 000] namijenjen je za model segmenta […].

(11) Ulaganje je započelo 26. lipnja 2014. i predviđa se da će u velikoj mjeri biti dovršeno do prosinca 2018. Puna proizvodnja planirana je za kraj 2018.

2.4. *TROŠKOVI PROJEKTA ULAGANJA*

(12) Prema ugovoru o ulaganju i potpori koji su potpisali Portugal i VW Grupa te podneska Portugala od 28. srpnja 2014., ulaganje uključuje prihvatljivi izdatak u iznosu od 672,9 milijuna EUR za opremu i infrastrukturne (građevinske) radove koji će nastati u razdoblju od 2014. do 2019. Oko četvrtine tih izdataka bit će za alate dobavljača, tj. osnovna sredstva koja financira Autoeuropa, a koja se neće koristiti u poslovnoj jedinici Autoeurope u Palmeli ali će ih Autoeuropa učiniti dostupnima za svoje dobavljače za korištenje u poslovnim jedinicama dobavljača u svrhu proizvodnje dijelova i komponenti za VW Grupu. Premda će činiti sastavni dio proizvodnih zaliha dobavljača, takva će sredstva ostati u vlasništvu VW Grupe.

(13) Izdaci se odnose isključivo na novu, materijalnu imovinu. U tablici u nastavku proizašloj iz ugovora o ulaganju prikazana je raščlamba planiranih prihvatljivih izdataka prema vrsti i godini.

([4]) Predmet SA.36754 LIP – HU – Potpora za AUDI HUNGARIA MOTOR Ltd (SL C 418, 21.11.2014., str. 25.).
([5]) SL C 244, 1.10.2004., str. 2.
([6]) Predmet SA.32169 – Njemačka – LIP – Potpora društvu Volkswagen Sachsen GmbH (SL C 361, 10.12.2011., str. 17.).
([7]) R. L. Polk & Co. (također poznat kao POLK) globalno je integrirana organizacija i glavni je pružatelj tržišnih informacija i analitike u automobilskoj industriji. IHS Inc., vodeći globalni izvor ključnih informacija i analitike dovršio je preuzimanje organizacije R. L. Polk & Co. 16. srpnja 2013.
(*) Poslovna tajna.

*Tablica 1*

**Raščlamba prihvatljivih izdataka u milijunima EUR – Ugovor o ulaganju**

| | 2014. | 2015. | 2016. | 2017. | 2018. | 2019. | Ukupno |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Oprema | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Alati dobavljača | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **UKUPNO** | **[…]** | **[…]** | **[…]** | **[…]** | **[…]** | **[…]** | **672,9** |

(14) Ova raščlamba troškova temeljena na informacijama iz ugovora o ulaganju razlikuje se od analize troška iz dodatnog lista s informacijama u privitku obavijesti. U dodatnom listu portugalska nadležna tijela pojasnila su da je VW Grupa smanjila ukupne troškove ulaganja u iznosu od 672,95 milijuna EUR navedene u ugovoru o ulaganju na 623,85 milijuna EUR. Raščlamba proizašla iz dodatnog lista s informacijama prikazana je u tablici u nastavku.

*Tablica 2*

**Raščlamba prihvatljivih izdataka u milijunima EUR – Dodatni list s informacijama**

| | 2014. | 2015. | 2016. | 2017. | 2018. | 2019. | Ukupno |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Oprema | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Alati dobavljača | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **UKUPNO** | **[…]** | **[…]** | **[…]** | **[…]** | **[…]** | **[…]** | **623,9** |

2.5. *PRAVNA OSNOVA*

(15) Nacionalna pravna osnova za dodjelu potpora jest Zakonska uredba br. 287/2007 od 17. kolovoza, kako je izmijenjena Zakonskom uredbom br. 65/2009, od 20. ožujka kojom se odobrava nacionalni okvir poticaja za poslovno ulaganje i Uredba br. 1464/2007 od 15. studenoga, kako je izmijenjena Uredbom br. 1103/2010, od 25. listopada kojom se uspostavlja i uređuje program potpore „Sistema de Incentivos a Inovação".

(16) Portugal je dodijelio potporu, podložno odobrenju Komisije, kroz primjenu svojeg programa potpore „Sistema de Incentivos a Inovação". Taj je program potpore bio skupno izuzet u primjeni Uredbe Komisije (EZ) 800/2008 ([8]) (u daljnjem tekstu „GBER 2008."), za prijave za potporu ispod praga prijave utvrđenog u njezinu članku 6.

2.6. *MJERA POTPORE*

(17) Potpora je dodijeljena, podložno odobrenju Komisije, temeljem ugovora o potpori i ulaganju potpisanog 30. travnja 2014. Radovi na ulaganju započeli su 26. lipnja 2014., tj. nakon potpisivanja govora.

([8]) Uredba Komisije (EZ) br. 800/2008 od 6. kolovoza 2008. o ocjenjivanju određenih kategorija potpora sukladnima sa zajedničkim tržištem u primjeni članaka 87. i 88. Ugovora (Uredba o općem skupnom izuzeću) (SL L 214, 9.8.2008., str. 3.), produljeno do 30. lipnja 2014.

(18) Potpora se dodjeljuje u obliku djelomično nadoknadivih sredstava. Ugovor o ulaganju odnosi se na nadoknadiva sredstva u iznosu od 52,49 milijuna EUR (u nominalnoj vrijednosti) za izdatke ulaganja (uključujući alate dobavljača) u iznosu od 672,95 milijuna EUR koja se djelomično pretvaraju u izravna bespovratna sredstva ako Autoeuropa ispuni određene ugovorom utvrđene parametre realizacije. U obavijesti se navodi da je nedavno planiranje troškova VW Grupe rezultiralo lagano smanjenim iznosom očekivanih izdataka za ulaganje (623,9 milijuna EUR). Uzimajući u obzir takav smanjeni iznos, iznos i intenzitet prijavljene potpore, u cijenama iz 2014., iznose 36,15 milijuna EUR, odnosno 6,03 %. Portugal se obvezuje da ni iznos prijavljene potpore, ni intenzitet prijavljene potpore neće biti prekoračeni u slučaju da realizirani prihvatljivi izdaci odstupe od planiranog iznosa prihvatljivih izdataka, kako je predviđeno u obavijesti i izračunu maksimalnog iznosa potpore.

(19) Portugal potvrđuje da će Autoeuropa Volkswagen iz svojih sredstava snositi vlastiti doprinos bez ikakve javne potpore u iznosu od najmanje 25 % prihvatljivih izdataka.

(20) Autoeuropa/Volkswagen obvezuje se očuvati ulaganje tijekom razdoblja od najmanje 5 godina od njegova dovršetka.

2.7. *OSNOVE ZA POKRETANJE POSTUPKA*

(21) U odluci o pokretanju postupka, Komisija je izrazila sumnje u usklađenost mjere s odredbama Smjernica za nacionalne regionalne potpore za razdoblje 2007. – 2013. ([9]) (u daljnjem tekstu: „Smjernice 2007. – 13.") u pogledu prihvatljivih izdataka, maksimalnog iznosa potpore i maksimalnog intenziteta potpore, te time i u pogledu njezine spojivosti s unutarnjim tržištem.

(22) Komisija je napomenula da su prijavljeni prihvatljivi izdaci uključivali troškove za alate dobavljača o čijoj je prihvatljivosti Komisija izrazila sumnje te stoga nije bila u mogućnosti potvrditi da prijavljeni maksimalni iznos potpore, koji se izračunava s obzirom na ukupne prijavljene izdatke za ulaganje, ne prelazi maksimalni dopušteni iznos.

(23) Nadalje, Komisija je napomenula da je Autoeuropa primila potporu za drugi projekt ulaganja proveden na istoj lokaciji. Početak radova na drugom projektu ulaganja bio je manje od tri godine prije početka radova na sadašnjem projektu ulaganja. Cilj projekta ulaganja bio je uvođenje inovacija i optimizacija postupka proizvodnje, ulaganjem u tri područja aktivnosti: i. u području informacijske tehnologije, provedbom programa i tehnološki najnaprednijih sustava, ii. u području lakiranja interijera i eksterijera motornih vozila, automatiziranjem načina nanošenja boje i iii. u području matrica za štancanje koje se koriste za izradu kalupa za štancane dijelove. U trenutku odluke o pokretanju postupka, Portugal nije pojasnio opseg u kojem bi takva poboljšanja bila relevantna i u kojem bi se i dalje koristila u slučaju da se proizvodnja temeljena na platformi obustavi i zamijeni proizvodnom tehnologijom MQB.

(24) Na temelju informacija koje je dostavio Portugal, Komisija nije bila u mogućnosti donijeti definitivno stajalište o tome čine li ta dva projekta ulaganja jedinstveni projekt ulaganja u smislu stavka 60. Smjernica 2007. – 2013. i odlučila je ocijeniti jesu li predmetna dva projekta ekonomski nedjeljiva u smislu bilješke 55. ([10]) iz Smjernica 2007. – 2013. kroz formalnu istragu.

([9]) Smjernice za nacionalne regionalne potpore za razdoblje 2007. – 2013. (SL C 54, 4.3.2006., str. 13.). Komisija je 28. lipnja 2013. donijela Smjernice za regionalne državne potpore za razdoblje 2014. – 2020., u kojima je produljila razdoblje primjene Smjernica 2007. – 13. do 30. lipnja 2014. (stavak 186.); (SL C 209, 23.1.2013., str. 1.).

([10]) Bilješka 55. iz Smjernica 2007. – 2013. navodi sljedeće: „Kako bi ocijenila je li početno ulaganje ekonomski nedjeljivo, Komisija će uzeti u obzir tehničke, funkcionalne i strateške poveznice te neposrednu geografsku blizinu. Ekonomska nedjeljivost ocjenjivat će se neovisno od vlasništva. To podrazumijeva da bi za utvrđivanje čini li veliki projekt ulaganja jedinstveni projekt ulaganja, ocjena trebala biti jednaka neovisno o tome provodi li projekt jedno poduzeće, više poduzeća koja dijele troškove ulaganja ili više poduzeća koja snose troškove zasebnih ulaganja u sklopu istog projekta ulaganja (primjerice u slučaju zajedničkog ulaganja)".

(25) Pored toga, stavak 68. Smjernica 2007. – 2013. nalaže da Komisija otvori formalnu istragu i provede temeljitu procjenu poticajnog učinka, proporcionalnosti, kao i pozitivnih i negativnih učinaka potpore, ako tržišni udio korisnika na relevantnom tržištu proizvoda i geografskom tržištu prelazi 25 % prije ili nakon ulaganja (u daljnjem tekstu također: „ispitivanje iz stavka 68. točke (a)") ili ako kapacitet stvoren ulaganjem prelazi 5 % tržišta koje je u relativnom ili apsolutnom opadanju (u daljnjem tekstu također: „ispitivanje iz stavka 68. točke (b)"). Ako je potrebna, detaljna procjena provest će se na temelju Komunikacije Komisije o kriterijima za detaljnu procjenu regionalnih potpora velikim projektima ulaganja ([11]) (IDAC).

(26) U odluci o pokretanju postupka Komisija je ostavila otvorenom preciznu definiciju relevantnog tržišta proizvoda i razmotrila je sve prihvatljive alternativne definicije tržišta, uključujući posebice najužu segmentaciju za koju postoje dostupni podaci. ([12]) Budući da će Autoeuropa proizvoditi automobile obuhvaćene segmentima A0 i […] prema POLKU, te bi također mogla proizvoditi automobile obuhvaćene segmentom B prema POLKU, Komisija je smatrala da bi takve pojedinačne segmente, a za SUV vozila također segment SUV-B prema Global Insightu ([13]), te kombinirani segment (A0 do B) prema POLKU u ovom slučaju trebalo smatrati relevantnim prihvatljivim tržištima

(27) Stavak 70. Smjernica 2007. – 2013. navodi da bi u svrhu provođenja ispitivanja iz stavka 68. tržišta u pravilu trebalo definirati na razini EGP-a. U svrhu ocjene sadašnjeg predmeta, Komisija je smatrala da je relevantno geografsko tržište za dotične proizvode barem u okviru EGP-a. Portugalska nadležna tijela i Autoeuropa prihvatili su da Komisija primjenjuje takvu definiciju geografskog tržišta u svrhu ove obavijesti.

(28) Tijekom preliminarne istrage, analizom iz stavka 68. točke (a) Smjernica 2007. – 2013. utvrđeno je da je važeći prag tržišnog udjela od 25 % prijeđen u pojedinačnim segmentima A i B te u kombiniranim segmentima A0, A i B (prema POLKU) u EGP-u tijekom svih razmatranih godina.

(29) Budući da je rezultat ispitivanja iz stavka 68. točke (a) već nalagao provedbu detaljne procjene, Komisija je smatrala da nije bilo potrebno izvršiti ispitivanje iz stavka 68. točke (b).

## 3. **PRIMJEDBE ZAINTERESIRANIH STRANAKA**

(30) Zainteresirane treće strane nisu podnijele primjedbe.

## 4. **PRIMJEDBE PORTUGALA**

### 4.1. *ALATI ZA DOBAVLJAČE*

(31) Portugal smatra ulaganja u alate za dobavljače u iznosu od 136,3 milijuna EUR prihvatljivima, budući da su alati dio prijavljenog projekta, pripadaju osnovnim sredstvima Autoeurope, nalaze se u postrojenju dobavljača u potpomognutom području Portugala i tamo će biti zadržani najmanje pet godina nakon dovršetka projekta. Portugalska nadležna tijela upućuju na uvodne izjave 36 i 37 Odluke C(2002)1803 Ford España SA ([14]) u kojoj je Komisija navela da se izdaci za alate namijenjene dobavljačima mogu smatrati prihvatljivima za regionalnu potporu ako su nastali u potpomognutim regijama.

([11]) SL C 223, 16.9.2009., str. 3.

([12]) Ovaj je pristup u skladu s odlukama Komisije o državnim potporama SA. 34118 (Porsche Leipzig), Odluka od 9. srpnja 2014. (C(2014) 4075) u predmetu SA.34118, koja još nije objavljena u SL-u, a dostupna je na http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm?clear=1&policy_area_id=3; SA.30340 (Fiat Powertrain Technologies), Odluka od 9. veljače 2011., (C(2011)612) u predmetu SA.30340 (SL C 151, 21.5.2011., str. 5.); SA. 32169 (Volkswagen Sachsen) Odluka od 13. srpnja 2011. (C(2011)4935) u predmetu SA.32169 (SL C 361, 10.12.2011., str. 17.); N 767/07 (Ford Craiova) Odluka od 30. travnja 2008. (C(2008)1613) u predmetu N 767/2007 (SL C 238, 17.9.2008., str. 4.); N 635/2008 (Fiat Sicily), Odluka od 29. travnja 2009. (C(2009)3051) u predmetu N 635/2008 (SL C 219, 12.9.2009., str. 3.); i N 473/2008 (Ford España) Odluka od 17. lipnja 2009. (C(2009)4530) u predmetu N 473/2008 (SL C 19, 26.1.2010., str. 5.).

([13]) Komisija je u nekoliko odluka o SUV vozilima, zadnje u svojoj konačnoj odluci o regionalnoj potpori za Porsche (Odluka od 9. srpnja 2014. u predmetu SA.34118 (2012/C, prije 2011/N) čiju provedbu Njemačka planira u korist Porsche Leipzig GmbH o Dr. Ing. H.c.F. Porsche Aktiengesellschaft, koja još nije objavljena u SL-u, a dostupna je na http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm?clear=1&policy_area_id=3), smatrala da je za SUV vozila prikladnija klasifikacija Global Insighta. SUV vozila obuhvaćena segmentom A0 POLKA odgovaraju segmentu SUV-B u klasifikaciji Global Insighta.

([14]) C34/2001, odluka od 7. svibnja 2002. o državnim potporama čiju provedbu Španjolska planira u korist Ford España SA (prijavljeno pod brojem dokumenta C(2002) 1803) (SL L 314, 18.11.2002., str. 86.).

(32) Prije potpisivanja ugovora o ulaganju u travnju 2014., VW Grupa i Autoeuropa izradili su plan ulaganja za alate namijenjene dobavljačima u kojem su uzeti u obzir navedeni kriteriji prihvatljivosti i u kojem je osigurano da iznos od 136,3 milijuna EUR uključuje samo izdatke za alate namijenjene dobavljačima koji ispunjavaju prethodno spomenute uvjete. Portugalska nadležna tijela utvrdila su mehanizam kontrole za nadzor sukladnosti s prethodno spomenutim uvjetima.

### 4.2. *JEDINSTVENI PROJEKT ULAGANJA*

(33) Portugal je 8. listopada 2013. s Autoeuropom potpisao ugovor o ulaganju za tri različita projekta, od koji svaki predstavlja početno ulaganje namijenjeno proširenju postojećih poslovnih jedinica za koje Portugal ne smatra da čine jedinstveni projekt ulaganja u smislu stavka 60. Smjernica 2007. – 2013. s prijavljenim projektom ulaganja.

#### 4.2.1. POČETNO ULAGANJE U ROBOTE ZA LAKIRANJE INTERIJERA I EKSTERIJERA (POGON ZA LAKIRANJE)

(34) Prvi se projekt odnosio na uvođenje robota za automatizaciju postupka lakiranja interijera i eksterijera što je omogućilo poboljšanja kvalitete (homogenost izgleda eksterijera, smanjenje gustoće boje, smanjenje gubitka boje, smanjenje prljavštine u unutarnjem području) i produktivnosti kao i poboljšanu ergonomiju i zaštitu na radu te smanjenje potrošnje materijala i rasipanja boje. Odgovarajući prihvatljivi izdaci iznosili su 20 milijuna EUR ([15]), a iznos potpore iznosio je 2,89 milijuna EUR u bruto ekvivalentu bespovratnog sredstva (BEP).

(35) Portugalska nadležna tijela naglašavaju da ovo ulaganje nije na ekonomski nedjeljiv način povezano s prijavljenim projektom ulaganja. Prijavljeni projekt ulaganja usmjeren je prema temeljitoj promjeni ukupnog procesa proizvodnje provedbom proizvodne MQB tehnologije. Dok to zahtijeva značajna ulaganja posebno u postrojenja za sastavljanje, provedba MQB tehnologije zahtijeva samo manja ulaganja u postojeći pogon za lakiranje.

(36) Postojeći pogon za lakiranje bio je funkcionalan i prije i bez MQB ulaganja. Obrnuto, nova MQB postrojenja za sastavljanje funkcionalna su bez ulaganja u pogon za lakiranje, tj. MQB proizvodnja bila bi moguća i funkcionalna bez prethodnih ulaganja u robote u pogonu za lakiranje. Iz tog razloga, premda su oba postrojenja dio integriranog procesa proizvodnje automobila, nisu povezani ulaganjima na ekonomski nedjeljiv način.

(37) Štoviše, relevantne odluke o ulaganju poduzete su neovisno o tome (modernizacija pogona za lakiranje: kolovoz 2011.; MQB ulaganje: svibanj 2014.).

#### 4.2.2. POČETNA ULAGANJA U MATRICE ZA ŠTANCANJE (ALATNICA)

(38) Drugi se projekt odnosio na alatnicu Autoeurope koja proizvodi kalupe i alate za štancanje za metalne dijelove karoserije automobila. Specijalizirana je za proizvodnju alata za poklopce motora i branike. Alatnica isporučuje svoje proizvode tvornicama VW Grupe diljem svijeta, tj. nije ograničena na dobavu Autoeuropi. Dio je Autoeurope ali djeluje autonomno i neovisno od glavne djelatnosti tvornice odnosno proizvodnje automobila.

(39) Cilj početnog ulaganja u alatnicu bilo je proširenje postojeće poslovne jedinice. Kako bi ostvarila visokoučinkovita tehnološka poboljšanja kvalitete proizvodnje, Autoeuropa je nabavila novu opremu za matrice za štancanje kako bi omogućila izradu alata najviših razina kvalitete i povećala opseg proizvodnje alatnice. Prihvatljiva investicija iznosila je 12,7 milijuna EUR (diskontirana vrijednost od 12,66 milijuna EUR), a potpora je iznosila 1,84 milijuna EUR u BEP-u.

(40) Budući da alatnica funkcionira neovisno od MQB postupka proizvodnje automobila, nalazi se u istom industrijskom području ali ne na istoj zemljišnoj čestici kao i proizvodnja automobila te su odluke o ulaganjima donesene neovisno jedna o drugoj (za modernizaciju alatnice 2011. i za MQB ulaganje u svibnju 2014.), Portugalska nadležna tijela smatraju da ulaganje u alatnicu nije na ekonomski nedjeljiv način povezano s prijavljenim projektom ulaganja.

([15]) 19,95 milijuna EUR diskontiranih do 2011., godine u kojoj je započeo projekt ulaganja, diskontna stopa 1,56 %.

4.2.3. POČETNO ULAGANJE U PODRUČJE INFORMACIJSKE TEHNOLOGIJE (IT)

(41) Treći se projekt odnosio na ulaganja u informatički hardver kojim se, u kombinaciji s novim softverskim aplikacijama, povećala informatičke sigurnosti i stabilnost proizvodnje unutar proizvodnje automobila. Proizvodnja automobila u velikoj mjeri ovisi o nesmetanom i pouzdanom radu informatičkih sustava, pri čemu se konfiguracija svakog automobila (vrsta motora, mjenjač, boja itd.) unosi u postupak proizvodnje kroz mrežu podataka grupe. Prihvatljiva investicija iznosila je 5,5 milijuna EUR (diskontirana vrijednost od 5,5 milijuna EUR), a potpora je iznosila 0,79 milijuna EUR u BEP-u.

(42) Portugalska nadležna tijela smatraju da ovo ulaganje u područje informatike iz 2011. nije na ekonomski nedjeljiv način povezano s prijavljenim projektom ulaganja. Nova proizvodna tehnologija MQB bila bi moguća i funkcionalna bez prethodnog ulaganja u informatičku sigurnost pod uvjetom da su sve aplikacije koje podupiru i upravljaju MQB proizvodnjom jednako funkcionirale bez takvog prethodnog ulaganja. Ulaganje u područje informatike i prije je bilo funkcionalno i bez MQB ulaganja.

(43) Štoviše, odluke o ulaganju donesene su neovisno jedna o drugoj, za ulaganje u područje informatike 2011. te za MQB ulaganja u svibnju 2014.

4.3. *TEMELJITA OCJENA MJERE POTPORE*

(44) Portugal je dostavio potrebne informacije za provedbu temeljite ocjene.

4.3.1. POZITIVNI UČINCI POTPORE

(45) Portugal namjerava dodatno razvijati dotičnu regiju. Cilj je ulaganja stvaranje 500 novih direktnih radnih mjesta, te dugoročno zadržavanje 3 339 postojećih radnih mjesta.

(46) Prijavljeni će projekt značajno povećati kvalifikacije i vještine korisnikovih zaposlenika, povećati njihovu zapošljivost unutar i izvan VW Grupe i Portugala, te povećati razinu regionalnih vještina. Planirane su posebne aktivnosti obuke. Takva strukovna obuka također ima pozitivan učinak na prijenos znanja, uglavnom unutar regije Peninsula Setubal.

(47) Projekt ulaganja stvorit će više poslovnih mogućnosti za dobavljače Autoeurope. Prema studiji Centra za automobilska istraživanja, ukupan broj radnih mjesta stvorenih kao posljedica jednog stvorenog radnog mjesta u automobilskoj industriji iznosi 2,5 novih radnih mjesta kod dobavljača i 2,2 nova radna mjesta u drugim kompanijama, stvorenih kao rezultat potrošnje zaposlenika dobavljača u Portugalu. Portugal stoga očekuje da će ulaganje dovesti do stvaranja 2 350 indirektnih radnih mjesta, pored 500 novostvorenih direktnih radnih mjesta.

(48) Štoviše, Portugalska nadležna tijela naglašavaju kvalitativne aspekte pozitivnih regionalnih učinaka projekta ulaganja. Projekt ulaganja doprinijet će razvoju regije Peninsula Setubal privlačenjem ulaganja industrijskih dobavljača u regiju, uključujući prijenos tehnologije (prelijevanja znanja) i grupiranja poduzeća u istoj industriji što omogućava veću specijalizaciju pojedinih postrojenja i rezultira povećanom učinkovitošću.

(49) Pored toga, korisnik je pozvan da sudjeluje u nekoliko projekata s vodećim sveučilištima na razvoju proizvodne tehnike i ergonomskih aspekata.

4.3.2. PRIKLADNOST POTPORE

(50) Portugal navodi da je Komisija već u odluci Porsche Leipzig ([16]) prihvatila da državne potpore predstavljaju prikladan način promicanja regionalnog razvoja regija koje su slabije razvijene u usporedbi s prosjekom drugih regija država članica. Ova je argumentacija primjenjiva i na prijavljenu potporu ulaganja u regiji Peninsula de Setubal.

([16]) SA. 34118, odluka od 9. srpnja 2014., još nije objavljeno u SL-u, dostupno na http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm?clear=1&policy_area_id=3, uvodna izjava 107.

(51) Regija Peninsula de Setubal dio je regije Lisboa e Vale do Tejo koja obuhvaća područje Lisabona i najrazvijenija je portugalska regija. Ipak, kada bi se uzimala u obzir samo regija Peninsula de Setubal, mogla bi biti klasificirana kao regija „a" budući da njezin BDP po glavi stanovnika iznosi između 45 % i 47 % prosjeka EU- u razdoblju 2006. – 2010. (što je bilo razdoblje korišteno za utvrđivanje nacionalnih regionalnih karata regionalne potpore za razdoblje 2014.-2020.).

(52) U usporedbi s portugalskim prosjekom, BDP po glavi stanovnika u Peninsula de Setubal iznosio je oko 75 % za posljednje tri godine.

*Tablica 3.*

**BDP po glavi stanovnika** [1] **u usporedbi s portugalskim prosjekom (EUR)**

| godine | Peninsula de Setubal | portugalski prosjek | % |
|---|---|---|---|
| 2013 | 12 302 | 16 372 | 75,1 |
| 2012 | 12 105 | 16 136 | 75,0 |
| 2011 | 12 656 | 16 686 | 75,8 |

[1] Izvor podataka je INE – Instituto Nacional de Estatística (službena nacionalna agencija za statistiku).

(53) Iz tog razloga, Portugal smatra da prijavljena potpora predstavlja prikladan instrument za unapređenje regionalnog razvoja Peninsula de Setubal.

4.3.3. POTICAJNI UČINAK/PROTUČINJENIČNI SCENARIJ

(54) Portugal dostavlja informacije kako bi dokazao da pomoć ulazi u scenarij 2 IDAC-a budući da je pružio inicijativu korisniku za provedbu ulaganja u postrojenje u Setubalu umjesto u postrojenje u [lokacija 1] (nepotpomognuto područje u EGP-u) u kojem bi ulaganje bilo izvršeno bez potpore. Konkretno, Portugal dostavlja podatke o višefaznom postupku odlučivanja i financijskim podacima protučinidbe scenarija, oboje opisanima u nastavku.

***Postupak odlučivanja VW Grupe***

(55) U VW Grupi, odluke o ulaganjima donose se u višefaznom postupku odlučivanja u kojem donositelji odluka analiziraju različite lokacije tijekom postupka konkurentne usporedbe. Glave faze su: (1) dugoročno planiranje prodaje (LAP) i ciklusi planiranja, (2) razvoj proizvoda, odluke o proizvodima i predodabir lokacije te (3) odluka o ulaganju i lokaciji.

(56) Odluke u vezi s prijavljenim projektom slijedile su ovaj općeniti postupak. Međutim, budući da su se odnosile na projekt ulaganja robne marke Volkswagen, relevantne su odluke donijela direktno tijela robne marke Volkswagen te nije bilo dodatnih odluka na razini grupe budući da je sastav tijela grupe u velikoj mjeri istovjetan tijelima robne marke Volkswagen.

(57) Uvođenje novih proizvoda unutar VW Grupe vođeno je takozvanim postupkom stvaranja proizvoda (PEP) koji obuhvaća faze od planiranja proizvoda do početka proizvodnje (SOP). PEP se sastoji od četiri glavne faze kako je vidljivo iz dijagrama u nastavku:

[…]



(1) **LAP i ciklus planiranja 61**

(58) Polazište je faza dugoročnog planiranja prodaje (LAP) u kojoj se analiziraju predviđanja razvoja tržišta i potencijalne potražnje te kolebanja tržišta. LAP planira razvoje proizvoda […] godina unaprijed i utvrđuje koje je dodatne proizvodne kapacitete potrebno izgraditi, odnosno koje su prilagodbe postojećih kapaciteta potrebne. LAP se odražava u godišnjim ciklusima planiranja (PR), koje zaključuje nadzorni odbor Grupe i koji sadržavaju financijski okvir planiranih ulaganja. Očekivani rezultat faze LAP jest prijedlog za pokretanja novog(ih) proizvoda, ali još ne odluka o razvoju proizvoda, ulaganju ili lokaciji.

(59) U pogledu prijavljenog projekta, u ciklusu planiranja 61. u 20xx. utvrđeno je [140 000-160 000] jedinica godišnje kao realan prodajni potencijal za nove proizvode u segmentima A0 SUV i […] ([…]). Planiranjem proizvodnje utvrđena je potreba stvaranja odgovarajućih proizvodnih kapaciteta. Istodobno, kombinacija količina A0 SUV i […] trebala bi ispuniti okvirne uvjete za MQB strategiju.

(60) Ishod ove faze bio je MQB paket ulaganja od [140 000 – 160 000] A0 SUV-a i […] godišnje za robnu marku Volkswagen uz planirani početak proizvodnje u kolovozu 2016. za A0 SUV i studenom 2017. za […].

(2) **Faza razvoja proizvoda, odluka o proizvodu i predodabir lokacije**

(61) Tijekom ove faze, nekoliko središnjih odjela VW Grupe i odgovarajuće proizvodne lokacije surađuju na pripremi odluke o proizvodu i predodabiru lokacije. Odjel kontrole preuzima središnju i konsolidirajuću ulogu tijekom ove faze.

(62) Prvi korak u ovoj drugoj fazi jest postupak razvoja proizvoda koji prema internim pravilima korisnika uvijek započinje najmanje […] mjeseci prije predviđenog početka proizvodnje, u slučaju prijavljenog projekta u kolovozu 2012. (prvi SOP[…]).

(63) Odlučivanje o proizvodu, tj. odluka o proizvodnji proizvoda predloženog u LAP-u, zahtijeva da razvoj proizvoda dosegne unaprijed utvrđeni cilj izvedivosti. Očekivani prihodi od novog proizvoda uspoređuju se s potrebnim troškovima proizvodnje (uključujući ulaganje). Kako bi se utvrdili očekivani troškovi proizvodnje, najprije se određuje hipotetska lokacija kao pretpostavka planiranja (hipotetska lokacija). Hipotetska lokacija koristi se za utvrđivanje prve strukture troškova i okvira za projekt. Time se ne određuje unaprijed određena proizvodna lokacija, već utvrđuje potrebna osnovu za procjenu očekivanih troškova proizvodnje.

(64) U slučaju proizvoda koji se nastavlja na postojeću proizvodnju, trenutačna proizvodna lokacija u pravilu će biti odabrana kao hipotetska lokacija; za potpuno novi proizvod (bez prethodnika), lokaciju proizvodne jedinice u pravilu se temelji na pokazateljima učinka, tj. kao prva hipotetska lokacija bit će odabrana lokacija s najboljim pokazateljima učinka. U praksi se u obzir uzimaju dodatni kriteriji poput slobodnih kapaciteta ili odgovarajućih građevina.

(65) U slučaju prijavljenog projekta, *greenfield* ulaganje nije se razmatralo budući da je paket ulaganja od [140 000 – 160 000] automobila obuhvaćenih segmentom tržišta cijene […] premalen da bi *greenfield* ulaganje bilo održivo. Ako ocjena lokacije ne obuhvaća *greenfield* ulaganje, dva glavna kriterija za utvrđivanje odgovarajućih lokacija jesu mogu li se na postojećoj lokaciji ugraditi novi kapaciteti i jesu li postojeći objekti na toj lokaciji kompatibilni s planiranim projektom, npr. dimenzije postojećeg pogona za lakiranje odgovaraju planiranom novom ulaganju itd.

(66) Primjenom ovih kriterija utvrđene su četiri moguće lokacije ([lokacija 1 u nepotpomognutom području u EGP-u], Setubal, [lokacija 2 izvan EGP-a] i [lokacija 3 u nepotpomognutom području u EGP-u]) za koje je Portugal dostavio informacije društva iz srpnja 2012. o prvim komparativnim izračunima troškova proizvodnje po automobilu koje je provela kontrola robne marke Volkswagen ([kontrola Grupe]). Ti su izračuni uključivali

planirane prodajne količine u segmentu A0 SUV i segmentu […] te su obuhvaćali planirane prodajne količine za [unaprijed utvrđeni model] čija je proizvodnja iznimno bila unaprijed utvrđena za [lokacija 1 u nepotpomognutom području u EGP-u]. Razmatrane su tri različite alternative za raspoređivanje predviđenih proizvodnih količina segmenta A0 SUV, segmenta […] i [unaprijed utvrđeni model] na četiri lokacije, a za svaku je alternativu [kontrola Grupe] provela preliminarne izračune troškova proizvodnje i ulaganja.

(67) U naprednijoj fazi procesa planiranja, [lokacija 2 izvan EGP-a] i [lokacija 3 u nepotpomognutom području EGP-a] isključeni su kao moguće lokacije zbog visokih troškova logistike, odnosno osoblja. U svakom slučaju, zbog prethodnih odluka da se proizvodnja [unaprijed utvrđeni model] locira u [lokacija 1 u nepotpomognutom području EGP-a] i [lokacija 2 izvan EGP-a] i da se […] i […] proizvodi u [lokacija 3 u nepotpomognutom području EGP-a], 2014. (kada je [kontrola Grupe] izvršila dodatne komparativne izračune), ni [lokacija 2 izvan EGP-a] ni [lokacija 3 u nepotpomognutom području EGP-a] nisu imale slobodnih kapaciteta. Iz tog razloga, kombinacija količina A0 SUV-a i […] procjenjivala se za samo za Setubal i [lokacija 1 u nepotpomognutom području EGP-a].

(68) S obzirom na prethodno navedeno, [kontrola Grupe] donijela je odluku o proizvodu i odabrala Setubal kao hipotetsku lokaciju. Portugal je dostavio dokaz da je 10. ožujka 2014. Proizvodni odbor robne marke Volkswagen (Volkswagen Ausschuss Produkte, VAP) donio odluku o proizvodu i potvrdio Setubal kao hipotetsku lokaciju. Dokaz koji je podnio Portugal pokazuje da je mogući iznos državne potpore do visine 36 milijuna EUR uzet u obzir već u toj fazi.

(3) **Odluka o ulaganju i lokaciji**

(69) Nakon donošenja odluke o proizvodu, sljedeći je korak odabir najprikladnije lokacije za projekt. Odjel kontrole u pravilu kreće od svih proizvodnih lokacija Volkswagena i sužava popis na lokacije koje se čine najprikladnijima za ulaganje. Kao rezultat postupka PEP, scenarij ulaganja i proizvodnje za svaku realističnu lokaciju navodi se i rezimira u dokumentu odluke. Na temelju preporuke o određenoj lokaciji i ulaganju, ulagački odbor robne marke Volkswagen (Volkswagen Ausschuss Investitionen, VAI) treba odlučiti hoće li se projekt realizirati.

(70) Kako je objašnjeno, popis realističnih lokacija u ovoj je fazi sužen na [lokacija 1 u nepotpomognutom području EGP-a] i Setubal. Za te dvije lokacije utvrđeni su i uspoređeni specifični troškovi proizvodnje koji se odnose na lokaciju. Ti troškovi specifični za lokaciju sastoje se od potrebnih troškova ulaganja i očekivanih troškova proizvodnje tijekom referentnog razdoblja. Portugal je podnio autentične aktualne dokumente poduzeća koje su pripremili [kontrola Grupe] i […] (odjel Grupe zadužen za državnu potporu) datirane 9. svibnja 2014., kao dokaz protučinjenične analize koji uspoređuju [lokacija 1 u nepotpomognutom području EGP-a] i Setubal kao potencijalnu lokaciju. Portugal je pojasnio da premda je postrojenje [lokacija 1 u nepotpomognutom području EGP-a] imalo nešto bolje vrijednosti učinka, postrojenje Setubal odnijelo je prevagu s mogućnošću da ostvari koristi od regionalne potpore za ulaganje. Na temelju takve protučinjenične analize ([17]) [kontrola Grupe] podnijela je preporuku odluke VAI-u kojom predlaže Setubal kao lokaciju za ulaganje.

(71) Odluke o ulaganju i lokaciji kojima se potvrđuje Setubal, donio je VAI 28. svibnja 2014., odnosno 26. lipnja 2014. ([18]) Portugal je dostavio kopiju zapisnika sa sastanaka na kojima su te odluke donesene. Uzimajući u obzir komparativne izračune i regionalnu potporu u iznosu od 37,96 milijuna EUR nominalne vrijednosti (diskontirana vrijednost 33,4 milijuna EUR) ([19]), obje odluke odobravaju MQB projekt ulaganja s opsegom ulaganja od 624 milijuna EUR. Pored toga, prvom se odlukom dodjeljuje prvu tranšu proračuna za oslobađanje tvorničkog prostora za prva ulaganja, a druga odluka odobrava glavninu izdataka za ulaganje.

4.3.4. PROPORCIONALNOST POTPORE

(72) Portugal navodi da je izračune korištene za prikazivanje poticajnog učinka također moguće koristiti kao osnovu za ocjenu proporcionalnosti potpore

([17]) Ova protučinjenična analiza detaljno iznesena u Prilogu I. koji nije moguće objaviti budući da njegovi elementi čine poslovnu tajnu.
([18]) Vidjeti također bilješku 20. u nastavku.
([19]) Ova se brojka temelji na raspodjeli prihvatljivih troškova tijekom godina te se razlikuje od konačno prijavljene konfiguracije ulaganja.

(73) Konačni izračun koji je Portugal koristio za prikazivanje poticajnog učinka prikazuje neto financijsku manjkavost Setubala u usporedbi s [lokacija 1 u nepotpomognutom području EGP-a] u iznosu od 48 milijuna EUR. Čak i uz potporu Setubal je za 14,6 milijuna EUR (diskontirana vrijednost) skuplji od [lokacija 1 u nepotpomognutom području EGP-a] (financijski nedostatak umanjen za potporu uzetu u obzir u protučinjeničnoj analizi; tj. 48 milijuna EUR – 33,4 milijuna EUR).

(74) Portugal stoga tvrdi da, budući da potpora u potpunosti ne kompenzira manjkavost lokacije Setubala, ne postoji prekomjerna kompenzacija. Potpora je dakle proporcionalna.

(75) Portugal ističe da je u svojoj odluci o lokaciji VAI u obzir uzeo ne samo financijske okolnosti, nego i kvalitativne kriterije koje nije moguće izmjeriti kao što su razlozi društvene odgovornosti ili mogućnost izbjegavanja premještanja proizvodnje na druge lokacije na proizvodnim maksimumima.

#### 4.3.5. NEGATIVNI UČINCI POTPORE NA KONKURENCIJU I TRGOVINU

(76) Portugal naglašava da regionalna potpora služi isključivo za kompenzaciju neto manjkavosti lokacije u Setubalu. Potpora je proporcionalna i neće imati učinak na konkurenciju budući da bi se projekt ulaganja i njegovi posljedični učinci ionako dogodili. Projekt ulaganja ne bi bio lociran u drugu potpomognutu regiju s višom ili jednakom gornjom granicom potpore budući da *greenfield* ulaganje ne bi bilo održivo, a jedina druga prihvatljiva alternativa nije potpomognuta regija. Iz tog razloga potpora nema antikohezijski učinak koji bi bio protivan samim načelima regionalne potpore.

## 5. **OCJENA POTPORE**

### 5.1. *POSTOJANJE POTPORE*

(77) Financijska podrška u obliku nadoknadivih sredstava dodijelit će se portugalskim nadležnim tijelima i financira se kroz glavni državni proračun. Podrška stoga dodjeljuje država članica kroz državna sredstva u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

(78) Budući da se potpora dodjeljuje jednoj kompaniji, Autoeuropa, mjera je selektivna.

(79) Financijska podrška dodijelit će se za ulaganje u automobilskom sektoru, koji je predmet intenzivne trgovine između država članica i djelomično će zamijeniti isporuke poluproizvoda iz drugih država članica. Mjera stoga utječe na trgovinu između država članica.

(80) Favoriziranje Autoeurope i njezine proizvodnje od strane portugalskih nadležnih tijela znači da je konkurencija narušena ili postoji prijetnja da će biti narušena.

(81) Kao posljedica navedenog, Komisija smatra da prijavljena mjera čini državnu potporu Autoeuropi u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

### 5.2. *LEGALNOST MJERE POTPORE*

(82) Dodjelom potpore podložno odobrenju Komisije i prijavom mjere potpore prije njezine primjene, portugalska nadležan tijela poštovala su svoje obveze iz članka 108. stavka 3. UFEU-a, budući da GBER 2008. zahtijeva prijavu pojedinačne potpore iznad određenog iznosa. U stvari, potpora za projekt ulaganja pojedinačno se mora prijaviti u smislu stavka 68. Smjernica 2007. – 2013. i GBER-a 2008. jer predviđeni iznos potpore od 36,15 milijuna EUR u sadašnjoj vrijednosti prelazi pojedinačni prag prijave od 11,25 milijuna EUR primjenjiv u dotičnoj regiji prema karti regionalnih potpora koja se primjenjivala od 2007. do lipnja 2014.

5.3. *PRAVNI TEMELJ OCJENE*

(83) Cilj potpore jest promicanje regionalnog razvoja. Budući da je ugovor o potpori i ulaganju potpisan u travnju 2014., samo uz odobrenje Komisije, Komisija smatra da je sukladno stavku 188. Smjernica 2014.-20. potpora dodijeljena prije srpnja 2014. te je stoga treba ocijeniti na temelju Smjernica 2007. – 2013., posebno njezinih odredaba u vezi s regionalnom potporom za ulaganje za velike projekte ulaganja utvrđene u stavku 68.

5.4. *STRUKTURA OCJENE USKLAĐENOSTI*

(84) Komisija treba provesti svoju ocjenu u tri koraka:

— prvo, treba potvrditi da je mjera usklađena s općim odredbama Smjernica;

— drugo, treba potvrditi može li bez dvojbe isključiti da „ispitivanje tržišnog udjela" i „ispitivanje povećanja kapaciteta/učinka na tržištu" iz stavka 68. točki (a) i (b) Smjernica 2007. – 2013. zahtijeva temeljitu ocjenu;

— treće, ovisno o ishodu ocjene iz drugog koraka, možda mora provesti temeljitu ocjenu.

5.5. *USKLAĐENOST MJERE SA STANDARDNIM KRITERIJIMA SPOJIVOSTI IZ SMJERNICA*

(85) Komisija je već u odluci o pokretanju postupka utvrdila da potpora ispunjava dio općih kriterija spojivosti iz Smjernica 2007. – 2013. Formalna istraga nije otkrila nikakve elemente koji bi doveli u pitanje ovu ocjenu. Komisija posebno navodi sljedeće:

— potpora se dodjeljuje za projekt u Palmeli koja je područje prihvatljivo za regionalnu potporu u skladu s portugalskom kartom regionalnih potpora koja se primjenjivala od 2007. do lipnja 2014.

— Ne postoji naznaka na bi VW Grupa općenito, ili konkretno Autoeuropa, bila poduzeće u teškoćama u smislu Smjernica Zajednice o državnim potporama za sanaciju i restrukturiranje poduzeća u teškoćama koje su bile na snazi u vrijeme obavijesti. Stoga korisnik potpore ispunjava uvjete za regionalnu potporu u skladu sa stavkom 9. Smjernica 2007. – 2013.

— Projekt obuhvaća početno ulaganje u smislu stavka 34. Smjernica 2007. – 2013. Početno ulaganje definirano je u stavku 34. Smjernica 2007. – 2013. kao ulaganje u materijalnu i nematerijalnu imovinu u vezi s i. osnivanjem nove poslovne djelatnosti, ii. proširenjem postojeće poslovne djelatnosti, iii. širenjem raznolikosti proizvodnje u smislu novih, dodatnih proizvode i iv. temeljnom promjenom sveukupnog proizvodnog procesa postojeće poslovne djelatnosti. Uvođenje nove proizvodne tehnologije smatra se temeljnom promjenom proizvodnog procesa postojeće poslovne djelatnosti. Pored toga, omogućuje širenje raznolikosti proizvodnje poslovne djelatnosti.

— Sukladno stavku 40. Smjernica 2007. – 2013., Autoeuropa je dužna očuvati ulaganje u regiji najmanje pet godina od dovršetka projekta.

— Korisnik pruža, sukladno stavku 39. Smjernica 2007. – 2013., financijski doprinos u iznosu od najmanje 25 % prihvatljivih troškova u obliku koji isključuje bilo kakvu javnu potporu.

— Formalni zahtjevi u vezi s poticajnim učinkom utvrđeni u stavku 38. Smjernica 2007. – 2013. poštuju se ([20]).

— Prihvatljivi izdaci projekta ograničeni su na novu materijalnu imovinu (samo oprema i zgrade) te su time u skladu s odredbama stavaka 50. i 54. Smjernica 2007. – 2013.

([20]) Autoeuropa je 31. ožujka 2014. podnijela zahtjev za potporu, a 4. travnja 2014. nadležno tijelo odgovorno za provedbu programa pismeno je potvrdilo da, podložno detaljnoj provjeri, projekt načelno ispunjava uvjete prihvatljivosti. Ugovor o ulaganju potpisan je 30. travnja 2014., i sadržavao je suspenzivnu klauzulu koja ga čini ovisnim o odluci VW Grupe o pokretanju projekta, pod uvjetom da se takva odluka donese prije 30. lipnja 2014.

(86) Ipak, Komisija je u odluci o pokretanju postupka izrazila sumnje u vezi s prihvatljivošću troškova za alate namijenjene dobavljačima. Iz tog razloga, te budući da nije bilo moguće donijeti konačan stav o tome jesu li prijavljeni projekt i prethodni projekt ulaganja proveden na istoj lokaciji tvorili jedinstveni projekt ulaganja u smislu stavka 60. Smjernica 2007. – 2013., Komisija nije bila u mogućnosti utvrditi je li intenzitet prijavljene pomoći prešao dopušteni maksimum te je stoga izrazila sumnje i u pogledu poštovanja važeće gornje granice regionalne potpore.

#### 5.5.1. ZAKLJUČAK O ALATIMA ZA DOBAVLJAČE

(87) Komisija je u predmetu C34/2001 pojasnila da se troškovi alata dobavljača ne mogu smatrati prihvatljivim troškovima ako ne nastaju u potpomognutim područjima dotičnih država članica. ([21]) Komisija napominje (vidjeti uvodne izjave 31. i 32.) da će sva ulaganja u alate za dobavljače u iznosu od 136,3 milijuna EUR ispuniti standardne kriterije spojivosti iz Smjernica pod uvjetom da ispunjavaju određene uvjete kao što su: alati su dio prijavljenog projekta i pripadaju osnovnim sredstvima Autoeurope, nalaze se u postrojenju dobavljača u potpomognutom području u Portugalu i ostat će u Portugalu u potpomognutom području najmanje pet godina nakon dovršetka projekta. Nadalje, potpomognuta područja Portugala u kojima će se realizirati alati za dobavljače imaju jednake ili veće intenzitete potpore od područja Palmela. Utvrđeni su mehanizmi kontrole koji osiguravaju da potpora neće biti dodijeljena za alate namijenjene dobavljačima koji nisu u skladu s prethodno spomenutim uvjetima.

(88) U skladu s prethodnom praksom u predmetu C34/2001, Komisija smatra da se troškovi za alate namijenjene dobavljačima nastali u potpomognutim područjima Portugala u iznosu od 136,3 milijuna EUR mogu smatrati prihvatljivim troškovima sukladno odjeljcima 4.1. i 4.2. Smjernica 2007. – 2013.

#### 5.5.2. ZAKLJUČAK O JEDINSTVENOM PROJEKTU ULAGANJA

(89) Komisija je analizirala mogući karakter jedinstvenog projekta ulaganja za tri prethodna ulaganja koja je Autoeuropa provela na istoj lokaciji.

##### 5.5.2.1. *Početno ulaganje u robote za lakiranje interijera i eksterijera (pogon za lakiranje)*

(90) Projekt se sastojao od nabave novih robota za pogon za lakiranje koja je rezultirala poboljšanjem u smislu kvalitete, ali i ergonomije i zaštite na radu te zaštite okoliša, uštede resursa i produktivnosti. Komisija smatra da su takva ulaganja bila neophodna u danom trenutku kako bi se poboljšali uvjeti rada u pogonu za lakiranje te stoga nisu poduzeta prilikom pripreme prijavljenog projekta.

(91) Komisija smatra da ulaganje u automatizaciju procesa lakiranja interijera i eksterijera u pogonu za lakiranje i prijavljeni projekt ulaganja pokazuju tehničke i funkcionalne razlike te su odluke o ulaganju donesene neovisno jedna o drugoj. Iz tog razloga Komisija smatra da početno ulaganje u pogon za lakiranje nije na ekonomski nedjeljiv način povezano s prijavljenim projektom ulaganja te ta dva ulaganja ne čine jedinstveni projekt ulaganja u smislu stavka 60. Smjernica 2007. – 2013.

##### 5.5.2.2. *Početna ulaganja u matrice za štancanje (alatnica)*

(92) Alatnica Autoeurope proizvodi kalupe i matrice za štancanje metalnih dijelova karoserije automobila. Specijalizirana je za proizvodnju alata za poklopce motora i branike. Alatnica isporučuje svoje proizvode tvornicama VW Grupe diljem svijeta, tj. nije ograničena na dobavu Autoeuropi. Dio je Autoeurope, no djeluje autonomno i neovisno od glavne djelatnosti tvornice, odnosno proizvodnje automobila.

([21]) Vidjeti Odluku Komisije u predmetu C34/2001 o potpori za Ford España (bilješka 14.), uvodne izjave 36.–37.

(93) Projekt se odnosi na nabavu novih alata za matrice za štancanje metalnih dijelova kako bi se omogućila izrada alata najviše kvalitete i povećao opseg proizvodnje alatnice. Alatnica proizvodi kalupe i alat za štancanje za čitavu VW Grupu, ne nalazi se na istoj zemljišnoj čestici kao prijavljeno ulaganje i posluje neovisno o tvornici za proizvodnju automobila. Štoviše, odluke o ulaganju za modernizaciju alatnice i za prijavljeni projekt donesene su neovisno jedna o drugoj. Iz tog razloga Komisija smatra da početno ulaganje u pogon za lakiranje nije na ekonomski nedjeljiv način povezano s prijavljenim projektom ulaganja, te stoga ta dva ulaganja ne čine jedinstveni projekt ulaganja u smislu stavka 60. Smjernica 2007. – 2013.

5.5.2.3. *Početno ulaganje u područje informacijske tehnologije (IT)*

(94) Projekt se odnosio na nabavu nove informatičke opreme s novim softverskim aplikacijama za stabilnu informatičku sigurnost s ciljem povećanja stabilnosti i produktivnosti proizvodnje automobila. Ulaganje u informatičko područje nema strateške i tehničke poveznice s prijavljenim projektom koje bi ih povezivale na ekonomski nedjeljivi način. Štoviše, odluke o ulaganju za informatički projekt i za prijavljeni projekt donesene su neovisno jedna o drugoj. Iz tog razloga Komisija smatra da ta dva projekta ulaganja ne čine jedinstveni projekt ulaganja u smislu stavka 60. Smjernica 2007.-13.

5.5.3. *OPĆI ZAKLJUČAK O STANDARDNIM KRITERIJIMA SPOJIVOSTI*

(95) S obzirom na prethodno navedeno, Komisija smatra da se troškovi za alate namijenjene dobavljačima u iznosu od 136,3 milijuna EUR mogu smatrati prihvatljivim izdacima za prijavljeni projekt, dok prethodna ulaganja nije potrebno uzeti u obzir. Iznos prihvatljivih troškova koje je potrebno uzeti u obzir za izračun maksimalno dopuštenog intenziteta potpore jest 623,9 milijuna EUR (599,6 milijuna EUR diskontirane vrijednosti) kako je prikazano u tablici 2 ove Odluke. Primjenom mehanizma smanjivanja utvrđenog u stavku 67. Smjernica 2007. – 2013., nastali prihvatljivi izdaci rezultiraju maksimalnim dopuštenim intenzitetom potpore u iznosu od 6,13 % BEP-a za projekt.

(96) Budući da intenzitet predložene potpore (36,15 milijuna EUR u sadašnjoj vrijednosti, 6,03 % intenziteta potpore) ne prelazi maksimalni dopušteni intenzitet potpore, a prijavljena potpora neće se kombinirati s daljnjom regionalnom potporom za ulaganje, predloženi intenzitet pomoći za projekt sukladan je Smjernicama 2007. – 2013.

(97) S obzirom na navedene okolnosti i budući da nisu podnesene informacije koje bi utjecale na zaključke Komisije u odluci o pokretanju postupka o poštovanju standardnih kriterija spojivosti iz uvodne izjave 85., Komisija smatra da su ispunjeni standardni kriteriji spojivosti iz Smjernica 2007. – 2013.

5.6. *PRIMJENA ISPITIVANJA UTVRĐENIH U ODREDBAMA STAVKA 68. SMJERNICA 2007. – 2013.*

(98) Komisija mora provesti temeljitu ocjenu kao dio formalne istrage osim ako u sklopu tog postupka nedvojbeno ne utvrdi da pragovi za temeljitu ocjenu utvrđeni u stavku 68. točkama (a) i (b) nisu prijeđeni. ([22]) Za provedbu relevantnih ispitivanja Komisija prvo treba utvrditi odgovarajuće definicije proizvoda i geografskog tržišta.

(99) U uvodnoj izjavi 45. svoje odluke o pokretanju postupka Komisija navodi da su za potrebe stavka 68. Smjernica 2007. – 2013. proizvodi obuhvaćeni projektom ulaganja putnički automobili iz tržišnih segmenata A0, A, i B u skladu s klasifikacijom POLKA.

(100) Komisija je ostavila otvorenom preciznu definiciju relevantnog tržišta proizvoda i razmatrala je sve prihvatljive alternativne definicije tržišta, uključujući posebice najužu segmentaciju za koju postoje dostupni podaci.

([22]) Naravno, u svakom slučaju i stoga neovisno o pragovima iz stavka 68. Smjernica 2007. – 2013., Komisija treba procijeniti pozitivne i negativne učinke potpore prije donošenja zaključka o njezinoj spojivosti s unutarnjim tržištem. Vidjeti presudu Općeg suda u predmetu T-304/08 *Smurfit Kappa Grupa protiv Komisije* EU:T:2012:351, točka 94.

(101) Praksa korištenja najuže definicije tržišta temeljene na pojedinačnim segmentima u automobilskoj industriji dobro je utemeljena u usporedivim odlukama, uključujući konačne odluke ([23]).

(102) Postupanje u ovim predmetima temelji se na stajalištu da konkurenti u svim segmentima tržišta, uključujući najmanji mogući segment, zaslužuju zaštitu od igrača koji dominiraju na tržištu.

(103) Također je utemeljena na ekonomskim okolnostima koje se odnose na konkurenciju. Konkretnije, ovaj se pristup temelji na teoriji da supstitutivnosti na strani potražnje između dva proizvoda postoji ako potrošači takve proizvode smatraju supstitutima u smislu njihovih karakteristika, cijene i namjene. Svojom praksom ispitivanja tržišnih udjela i u najmanjem mogućem segmentu tržišta automobila za koje su dostupne informacije, Komisija slijedi upravo takvu logiku: tj. smatra da je supstitutivnost u smislu cijene, karakteristika i namjene najsnažnija među proizvodima koji pripadaju istom segmentu. U tom smislu, primjena najužeg mogućeg segmenta tržišta kao jednog prihvatljivog tržišta odražava logiku iz točke 28. Smjernica za ocjenu horizontalnih koncentracija u kojoj se navodi da „Proizvodi unutar mjerodavnog tržišta mogu biti diferencirani na način da su neki proizvodi bliskiji supstituti od drugih. Što je viši stupanj zamjenjivosti između proizvoda sudionika koncentracije, to je vjerojatnije da će sudionici koncentracije značajno povećati cijene. […] Poticaj sudionika koncentracije da povećaju cijene vjerojatnije će biti ograničen ako konkurenti proizvode bliske supstitute proizvodima sudionika koncentracije nego ako nude ne tako bliske supstitute".

(104) To je također razlog zašto su konvencionalni automobili tradicionalno podijeljeni u segmente i zašto automobilska industrija raspoređuje modele u različite poznate segmente. To je okolnost koja je uzrokovala praksu Komisije da odgovarajuće tržište u slučajevima automobila također definira u smislu pojedinačnih segmenata i razlog zašto su države članice iznijele argumente u vezi s relevantnim tržištem u ovom i prijašnjim predmetima u smislu pojedinačnih segmenata.

(105) Budući da će Autoeuropa proizvoditi automobile obuhvaćene segmentom A0 i […] prema POLKU, te bi također mogla proizvoditi automobile obuhvaćene segmentom B prema POLKU, Komisija je smatrala da bi te pojedinačne segmente, a za SUV vozila također i segment SUV-B prema Global Insightu, kao i kombinirani segment (A0 do B) prema POLKU u ovom predmetu trebalo sve smatrati relevantnim prihvatljivim tržištima.

(106) Komisija je smatrala da je relevantno geografsko tržište za dotične proizvode barem u okviru EGP-a Portugalska nadležna tijela i Autoeuropa prihvatili su da Komisija primjenjuje tu definiciju geografskog tržišta u svrhu ove obavijesti. ([24])

(107) S obzirom na prethodno navedeno, te budući da tijekom formalne istrage Komisija nije primila dodatne informacije koje pokazuju da bi trebala promijeniti svoje zaključke iz odluke o pokretanju postupka, Komisija zadržava svoju ocjenu definicija tržišta proizvoda i geografskog tržišta

5.6.1. ZAKLJUČAK O ISPITIVANJU TRŽIŠNOG UDJELA (STAVAK 68. TOČKA (A) SMJERNICA 2007. – 2013.)

(108) Komisija je provela ispitivanje utvrđeno u stavku 68. točki (a) Smjernica 2007. – 2013. na svim prihvatljivim proizvodnim i geografskim tržištima kako bi potvrdila prelazi li tržišni udio korisnika 25 % prije i nakon ulaganja.

(109) S obzirom na činjenicu da nije bilo moguće uspostaviti jedinstveno relevantno tržište proizvoda i geografsko tržište, u obzir nije bilo moguće uzeti sva prihvatljiva tržišta Tržišni udio VW Grupe u pojedinačnim segmentima A i B i u kombiniranim segmentima A0, A i B (prema POLKU) u EGP-u čini više od 25 % tijekom svih godina između 2013. i 2019. Komisija stoga zaključuj da je prag utvrđen u stavku 68. točki (a) prijeđen.

([23]) Vidjeti primjerice konačnu odluku Komisije u predmetu Porsche, SA. 34118 (donesenu u srpnju 2014.) kada je otvorenim ostavila pitanje definicije tržišta i primijenila tradicionalni pristup ispitivanja svih „prihvatljivih definicija tržišta kojima se određuju pojedinačni segmenti automobila (uključujući najužu segmentaciju za koju su dostupni podaci)". Vidjeti uvodnu izjavu 86. te odluke u kojoj se navodi nekoliko predmeta, uključujući Fiat Powertrain Technologies, SA.30340, uvodna izjava 88. („Budući da projekt ne prelazi prag utvrđen u stavku 68. točki (a) Smjernica na razini najmanje segmentacije silaznog tržišta proizvoda za koje su dostupni podaci, proizlazi da projekt ne prelazi prag utvrđen u stavku 68. točki (a) Smjernica za sve moguće kombinacije navedenih segmenata automobila"). Odluke o državnim potporama SA.30340 Fiat Powertrain Technologies, Odluka od 9. veljače 2011., (C(2011) 612) (SL C 151, 21.5.2011., str. 5.); SA. 32169 Volkswagen Sachsen, Odluka od 13. srpnja 2011. (C(2011) 4935 (SL C 361, 10.12.2011., str. 17.).

([24]) Vidjeti također odjeljak 3.3.2.2. odluke o pokretanju postupka.

5.6.2 ZAKLJUČAK O ISPITIVANJU PROIZVODNOG KAPACITETA NA TRŽIŠTU KOJE OSTVARUJE LOŠIJE REZULTATE OD OČEKIVANIH (STAVAK 68. TOČKA (A) SMJERNICA 2007. – 2013.)

(110) Budući da rezultat ispitivanja iz stavka 68. točke (a) već zahtijeva temeljitu ocjenu potpore, nije potrebno provesti ispitivanje iz stavka 68. točke (b).

5.6.3 ZAKLJUČAK

(111) S obzirom na prethodno navedeno, Komisija odlučuje da je prag iz stavka 68. točke (a) prijeđen. Iz tog razloga Komisija odlučuje provesti detaljnu provjeru nakon otvaranja postupka predviđenog u članku 108. stavku 2. UFEU-a, da je potpora potrebna kako bi se osigurao poticajni učinak za ulaganje i da koristi mjere potpore premašuju posljedično narušavanje tržišnog natjecanja i učinke na trgovinu između država članica.

5.7. *TEMELJITA OCJENA MJERE POTPORE*

(112) Temeljita ocjena provodi se na temelju IDAC-a.

5.7.1. POZITIVNI UČINCI POTPORE

5.7.1.1. *Cilj potpore*

(113) Stavak 12. IDAC-a traži da države članice dostave dokaze o doprinosu projekta ulaganja razvoju dotične regije. Komisija uzima u obzir pozitivne regionalne učinke ulaganja koje je predstavio Portugal (vidjeti prethodne uvodne izjave 45. do 49.) i smatra da posebno direktni i indirektni učinci otvaranja radnih mjesta, nastan novih dobavljača u regiju, prijenos znanja u regiji i poboljšanje regionalne baze vještine predstavljaju značajan doprinos razvoju regije i ostvarivanju kohezijskog cilja EU-a.

5.7.1.2. *Prikladnost instrumenta potpore*

(114) Stavci 17. i 18. IDAC-a naglašavaju da je državna potpora u obliku početnog ulaganja samo jedno od sredstava za prevladavanje tržišnih nedostataka i promicanje ekonomskog razvoja u slabije razvijenim regijama. Potpora čini prikladan instrument ako pruža konkretne prednosti u usporedbi s drugim mjerama politike. Prema stavku 18. IDAC-a, smatra se da samo „mjere za koje je država članica razmatrala druge mogućnosti politike i za koje su utvrđene prednosti korištenja selektivnog instrumenta poput državne potpore za određenu kompaniju čine odgovarajući instrument."

(115) Portugal je obrazložio (vidjeti uvodne izjave 51. i 52.) prikladnost instrumenta potpore ekonomskom situacijom u regiji Peninsula de Setubal, dokazavši da je regija slabije razvijena u usporedbi s nacionalnim prosjekom: tijekom razdoblja 2011. – 2013. regionalni BDP po glavi stanovnika iznosio je oko 75 % portugalskog prosjeka.

(116) S obzirom na socioekonomsku situaciju regije Peninsula de Setubal, što je potvrđeno njezinim statusom regije koja ispunjava uvjete za dodjelu regionalne potpore prema članku 107. stavku 3. točki (c) UFEU-a s gornjom granicom intenziteta potpore od 15 %, u skladu s praksom iz prijašnjih predmeta (npr. u odluci Dell Poljska ([25]) i odluci Porsche ([26])), Komisija prihvaća da dodjela državne potpore predstavlja odgovarajući instrument za ostvarivanje cilja regionalnog razvoja dotične regije.

5.7.1.3. *Poticajni učinak/Protučinjenični scenarij*

(117) Stavak 20. IDAC-a propisuje ispunjavanje formalnih uvjeta poticajnog učinka utvrđenih u stavku 38. Smjernica 2007. – 2013. Komisija u prethodnom odjeljku 5.5. potvrdila da navedeno vrijedi za prijavljeni projekt. U pogledu materijalnog poticajnog učinka, IDAC traži da Komisija detaljno potvrdi da je potpora potrebna za

([25]) C46/2008, odluka od 23. rujna 2009. (SL L 29, 2.2.2010., str. 8.), uvodna izjava 171.
([26]) SA.34118 (2012/C, ex 2011/N), još nije objavljeno u SL-u, dostupno na http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm?clear=1&policy_area_id=3, uvodna izjava 107.

promjenu ponašanja korisnika kako bi on izvršio (dodatno) ulaganje u dotičnu potpomognutu regiju. Stavak 22. IDAC-a navodi da je poticajni učinak moguće dokazati u dva moguća scenarija: bez potpore ne bi uopće bilo ulaganja budući da bez potpore ulaganje za kompaniju ne bi bilo profitabilno na nijednoj lokaciji (scenarij 1); bez potpore, ulaganje bi se izvršilo na drugoj lokaciji (scenarij 2).

(118) IDAC od država članica traži da dokažu postojanje poticajnog učinka potpore i pruže jasne dokaze da je potpora učinkovito utjecala na izbor ulaganja odnosno lokacije. Time teret dokaza u vezi s postojanjem poticajnog učinka stavlja na državu članicu. U tom kontekstu, od države članice također se traži da pruži opsežan opis protučinjeničnog scenarija u kojem korisniku ne bi bila dodijeljena nikakva potpora. Komisija protučinjenični scenarij treba smatrati realističnim.

(119) Portugalska nadležna tijela navela su (vidjeti prethodnu uvodnu izjavu 54.) da je potpora Autoeuropi obuhvaćena scenarijem 2 i predstavile su protučinjenični scenarij koji odražava konkretno planiranje ulaganja i lokacije za prijavljeni projekt koji je kao alternativnu lokaciju razmatrao postrojenje u [lokacija 1 u nepotpomognutom području EGP-a], […].

(120) Stavak 25. IDAC-a navodi da bi država članica mogla pružiti dokaz poticajnog učinka potpore za situaciju iz scenarija 2 na način da predoči dokumente poduzeća iz kojih je vidljivo da je napravljena usporedba između troškova i koristi lociranja postrojenja u potpomognutoj regiji odabranoj za ulaganje s alternativnom lokacijom. Država članica poziva se da se osloni na financijska izvješća, interne poslovne planove i dokumente koji razrađuju različite scenarije ulaganja.

(121) Portugal je dostavio (vidjeti uvodne izjave 68., 70. i 71.) aktualne i autentične dokaze koji dokumentiraju postupak odlučivanja VW Grupe, a za prijavljeni projekt višefazni proces odlučivanja robne marke Volkswagen koji se odnosi prvo na odluku o proizvodu, a potom na odluku o ulaganju i lokaciji.

(122) Ova dokumentacija pokazuje da je nakon uspostave prodajnog potencijala za nove proizvode u segmentima […] ([…]) 2012. u planiranju faze 61 odjel kontrole [kontrola Grupe] u srpnju 2012. inicijalno utvrdio četiri mogućnosti za lokaciju proizvodnje: Setubal, [lokacija 1 u nepotpomognutom području EGP-a], [lokacija 2 izvan EGP-a] i [lokacija 3 u nepotpomognutom području EGP-a] primjenom dva glavna kriterija: je li u postojećem postrojenju još moguće ugraditi postojeće kapacitete i jesu li postojeći objekti kompatibilni s planiranim ulaganjem. Izračuni koje je provela [kontrola Grupe] također su uključivali opseg prodaje [unaprijed utvrđeni model] koji je imao planirani SOP u sličnom vremenu. Kreirane su tri alternative s količinama podijeljenima između četiri lokacije. Za svaku su alternativu izračunati troškovi proizvodnje po automobilu, a ishod tih izračuna pokazao je da bi u tom trenutku najbolja alternativa bila kombinacija količina [unaprijed utvrđeni model] i A0 SUV u [lokacija 1 u nepotpomognutom području EGP-a] i ograničavanje novih količina u Setubalu na segment […].

(123) U kasnijem procesu planiranja, odjel kontrole odlučio je isključiti [lokacija 3 u nepotpomognutom području EGP-a] zbog nepovoljne situacije u pogledu troškova osoblja i [lokacija 2 izvan EGP-a] zbog nepovoljne situacije u pogledu troškova logistike zbog čega su zadržali samo [lokacija 1 u nepotpomognutom području EGP-a] kao održivu alternativnu lokaciju za Setubal.

(124) Komisija napominje da je u siječnju 2014. Volkswagen odlučio locirati proizvodnju [unaprijed utvrđeni model] u [lokacija 1 u nepotpomognutom području EGP-a] i [lokacija 2 izvan EGP-a], gdje je već proizveden model prethodnik. Portugal je dostavio dokaz da je čak i nakon donošenja odluke o [unaprijed utvrđeni model], [lokacija 1 u nepotpomognutom području EGP-a] ostala realističan scenarij za prijavljeno ulaganje. Na temelju dostavljenih dokumenata Komisija je donijela zaključak da je u ožujku 2014. kada je VAP donio odluku o proizvodu [lokacija 1 u nepotpomognutom području EGP-a] imala dovoljan kapacitet da zadovolji potrebe prijavljenog projekta. To dodatno podupire odluka VW Grupe iz ožujka 2015. o proizvodnji u [lokacija 1 u nepotpomognutom području EGP-a] drugog modela sa sličnim godišnjim kapacitetom proizvodnje kao i prijavljeni projekt.

(125) Štoviše, Komisija je potvrdila da su u protučinjeničnom scenariju uzeti u obzir svi relevantni troškovi koji se odnose na dodatne smjene potrebne u [lokacija 1 u nepotpomognutom području EGP-a] kako bi se zadovoljio dodatni kapacitet potreban za prijavljeni projekt. Pored toga, prima na znanje argument Portugala da bi, u slučaju da Setubal nije bio odabran kao lokacija za prijavljeni projekt, Autoeuropa možda morala zatvoriti barem veće dijelove tvornice. Komisija je potvrdila da su troškovi za otpuštanje zaposlenika u Setubalu i troškovi za nadoknadu državne potpore dodijeljene u prethodnim projektima ulaganja spomenutima u odjeljku 4.2. uzeti u obzir u protučinjeničnom scenariju.

(126) Komisija se također uvjerila da su izračuni troškova ulaganja i proizvodnje na dvije lokacije iz protučinjeničnog scenarija točni i temelje se na vjerodostojnim podacima koje su dostavile tvornice ili na vjerodostojnim pretpostavkama.

(127) Kako je opisano u uvodnoj izjavi 70. i u prilogu I. ove odluke, procjene za troškove proizvodnje koji se odnose na lokaciju, a koji uključuju troškove proizvodnje i ulaganja, rezultirali su višim troškovima od 90 milijuna EUR u nominalnoj vrijednosti za Setubal u usporedbi s [lokacija 1 u nepotpomognutom području EGP-a]. Kako bi se smanjio taj troškovni nedostatak Setubala, te s obzirom na buduću formalnu odluku VAI-a o lokalizaciji projekta ulaganja, nakon što je VAP 10. ožujka 2014. donio odluku o proizvodu, Autoeuropa je 31. ožujka 2014. podnijela zahtjev za potporu.

(128) VAI je 28. svibnja 2014. i 26. lipnja 2014. odlučio locirati prijavljeno ulaganje u Setubal. Kako je dokumentirano zapisnikom sa sastanaka VAI-a, ta je odluka donesena izričito ovisno o dostupnosti državne potpore. Radovi na projektu započeli su 26. lipnja 2014.

(129) Komisija je već prethodno utvrdila (vidjeti uvodnu izjavu 85.) da su sukladno stavku 20. IDAC-a ispunjeni formalni zahtjevi u vezi s poticajnim učinkom utvrđeni u stavku 38. Smjernica 2007. – 2013. Pored toga, portugalska nadležna tijela pružila su jasne dokaze da je potpora učinkovito utjecala na izbor lokacije za ulaganje budući da je odluka VW Grupe o lokaciji prijavljenog projekta u Setubal donesena tek nakon potpisivanja ugovora o ulaganju ([27]) koji je potvrdio da bi projekt ulaganja ispunjavao uvjete za dodjelu državne potpore. Komisija smatra, sukladno stavcima 23. i 25. IDAC-a, da je protučinjenični scenarij koji je predstavio Portugal realističan te da ga podupiru autentične i aktualne činjenice koje dokazuju da potpora ima stvaran (materijalan) poticajni učinak: smanjivanjem razlike u pogledu održivosti između obje lokacije u korist Setubala, potpora je doprinijela promjeni odluke o lokaciji kompanije primatelja. Bez potpore ne bi došlo do ulaganja u Setubal.

5.7.1.4. *Proporcionalnost potpore*

(130) U stavku 29. IDAC-a utvrđeno je da se potpora smatra proporcionalnom ako su iznos i intenzitet potpore ograničeni na minimum potreban za realizaciju ulaganja u potpomognutoj regiji.

(131) Općenito, regionalna se potpora smatra proporcionalnom ozbiljnosti problema s kojima se suočavaju potpomognute regije ako poštuje važeću regionalnu gornju granicu potpore, uključujući automatsko, progresivno smanjivanje gornje granice regionalne potpore za velike projekte ulaganja (što je već dio važeće karte regionalnih potpora). Intenzitet primijenjene potpore u ovom slučaju nije viši od gornjih granica regionalne potpore korigiranih mehanizmom smanjivanja, kako je već utvrđeno u uvodnoj izjavi 96.

(132) Pored općeg načela proporcionalnosti navedenog u Smjernicama 2007. – 2013., IDAC zahtijeva provođenje detaljnije ocjene. Prema scenariju 2 IDAC-a, potpora se smatra proporcionalnom ako je jednaka razlici između neto troškova korisnika za ulaganje u potpomognutu regiju i neto troškova za ulaganje u alternativnu lokaciju.

(133) Dokumentacija koju je dostavio Portugal (vidjeti uvodne izjave 68., 70. i 71.) dokazuje da je potpora bila ograničena na potreban iznos budući da ne prelazi razliku troškova između lociranja ulaganja u Setubal i u […]. Izračun proveden u vrijeme protučinjenične analize (i temeljen na dokumentima izrađenima istodobno s odlukom o ulaganju) pokazuje da je čak i uz potporu Setubal bio 14,6 milijuna EUR skuplji u diskontiranoj vrijednosti od [lokacija 1 u nepotpomognutom području EGP-a]. Komisija navodi da se preostali troškovni nedostatak smatrao prihvatljivim zbog određenih kvalitativnih aspekata, kao što su razlozi društvene odgovornosti (bez ulaganja Autoeuropa bi morala zatvoriti veće dijelove postrojenja Setubal) ili mogućnost da Setubal pokrije maksimume proizvodnje bez bilo kakve potpore drugih postrojenja dok bi [lokacija 1 u nepotpomognutom području EGP-a] trebao prebaciti proizvodnju u [lokacija izvan EGP-a]. Ako se izračun izvrši uzimajući u obzir prijavljenu diskontiranu potporu u iznosu od 36,15 milijuna EUR ([28]), manjkavost lokacije Setubal još uvijek bi iznosila 11,85 milijuna EUR (48 milijuna EUR – 36,15 milijuna EUR).

([27]) Ugovor o ulaganju sadržavao je suspenzivnu klauzulu koja ga čini ovisnim o odluci VW Grupe o pokretanju projekta, pod uvjetom da se takva odluka donese prije 30. lipnja 2014.

([28]) Vidjeti objašnjenje za razliku u iznosima potpore u bilješci 19.

(134) Budući da je potpora ograničena na iznos potreban za kompenziranje neto dodatnih troškova lociranja projekta ulaganja u Setubal, u usporedbi s alternativnom lokacijom [lokacija 1 u nepotpomognutom području EGP-a], Komisija smatra da je dokazana proporcionalnost potpore u vrijeme odluke o lokaciji.

### 5.7.2. NEGATIVNI UČINCI POTPORE NA KONKURENCIJU I TRGOVINU

(135) Stavak 40. IDAC-a navodi da „ako protučinjenična analiza ukazuje da bi se i bez potpore krenulo s ulaganjem, premda možda na drugoj lokaciji (scenarij 2), te ako je potpora proporcionalna, moguće naznake poremećaja poput visokog tržišnog udjela i povećanja kapaciteta na tržištu koje ostvaruje lošije rezultate od očekivanog u načelu bi bile iste neovisno o potpori".

(136) Bez prijavljene potpore ulaganje bi se provelo na drugoj lokaciji unutar EGP-a, što bi rezultiralo istom razinom narušavanja tržišnog natjecanja(tj. scenarij 2). Budući da je potpora ograničena na minimum potreban za kompenziranje dodatnih troškova proizašlih iz regionalnih teškoća potpomognute regije, nema neprihvatljivi negativni utjecaj na tržišno natjecanje, poput istiskivanja privatnog ulaganja.

(137) Prema stavku 50. IDAC-a, zbog svoje geografske specifičnosti, potencijalni negativni učinci regionalne potpore na lokaciju već su prepoznati i dijelom ograničeni Smjernicama i kartama regionalnih potpora, a koji iscrpno utvrđuju područja koja ispunjavaju zahtjeve za dodjelu regionalne potpore uzimajući u obzir pravičnost i ciljeve kohezijske politike te prihvatljive intenzitete potpore. Ipak, sukladno stavku 53. IDAC-a, ako bi, bez potpore, ulaganje bilo locirano u siromašnijoj regiji (više regionalnih teškoća – viši maksimalni intenzitet regionalne potpore) ili u regiji u kojoj se smatra da postoje jednake regionalne teškoće kao i u ciljnoj regiji (isti maksimalni intenzitet regionalne potpore), to bi činilo negativni učinak na trgovinu i negativni element u ukupnom testu ravnoteže koji teško mogu kompenzirati bilo kakvi pozitivni učinci budući da se protivi samom načelu regionalne potpore.

(138) U slučaju prijavljenog projekta, *greenfield* ulaganje nije se razmatralo budući da je paket ulaganja od [140 000 – 160 000] automobila obuhvaćenih segmentom tržišta cijene […] premalen da bi greenfield ulaganje bilo održivo. Primjenom dva kriterija, tj. postojećih dodatnih kapaciteta i objekata kompatibilnih s planiranim projektima, jedine početne alternativne lokacije bile su ograničene na [lokacija 1] (nepotpomognuto područje u [EGP]), [lokacija 2] ([izvan EGP-a]) i [lokacija 3] ([nepotpomognuto područje EGP-a); [lokacija 2 izvan EGP-a] i [lokacija 3 u nepotpomognutom području EGP-a] u kasnijoj su fazi isključeni zbog visokih troškova logistike, odnosno visokih troškovi osoblja.

(139) Iz tog razloga Komisija zaključuje da ne postoji naznaka da bi ulaganje bilo locirano u drugoj potpomognutoj regiji s višom ili sličnom gornjom granicom intenziteta potpore. stoga Komisija smatra da potpora nema antikohezijski učinak koji bi bio protivan samom načelu regionalne potpore te da pomoć nema nedopušteni utjecaj na trgovinu.

### 5.8. *URAVNOTEŽENJE*

(140) Nakon što je utvrđeno da potpora pruža poticaj za provedbu ulaganja u dotičnoj regiji te da je proporcionalna, potrebno je uravnotežiti pozitivne učinke potpore s njezinim negativnim učincima.

(141) Ocjena je potvrdila da mjera potpore ima poticajni učinak na privlačenje ulaganja što nudi važan doprinos regionalnom razvoju slabije razvijene regije koja ispunjava uvjete za dodjelu regionalne potpore prema članku 107. stavku 3 točki (c) UFEU-a, a da se pritom ne uskrati ulaganje niti jednoj regiji s istom ili višom gornjom granicom intenziteta potpore (bez antikohezijskog učinka). Komisija smatra da je privlačenje ulaganja u siromašnije regije korisnije za koheziju unutar Unije nego kada bi isto ulaganje bilo locirano u razvijeniju regiju. Kako je navedeno u stavku 53. IDAC-a, Komisija smatra da će se „u pravilu smatrati da pozitivni učinci regionalne potpore koji samo kompenziraju razliku neto troškova u odnosu na razvijeniju alternativnu lokaciju za ulaganje […], prema testu ravnoteže, prevladavaju nad negativnim učincima na alternativnoj lokaciji novog ulaganja".

(142) S obzirom na prethodno navedeno, Komisija utvrđuje da, pod uvjetom da je potpora proporcionalna razlici neto troškova za provedbu ulaganja na odabranoj lokaciji u usporedbi s razvijenijom alternativnom lokacijom, pozitivni učinci potpore u smislu cilja i prikladnosti, kako je prethodno prikazano, nadmašuju negativne učinke na alternativnoj lokaciji,

(143) Prema stavku 68. Smjernica 2007. – 2013. i s obzirom na temeljitu ocjenu provedenu na temelju IDAC-a, Komisija zaključuje da je potpora potrebna za osiguravanje poticajnog učinka ulaganja te da koristi mjere potpore nadmašuju posljedično narušavanje tržišnog natjecanja i učinak na trgovinu između država članica.

## 6. **ZAKLJUČAK**

(144) Komisija zaključuje da predložena regionalna potpora za ulaganje u korist Volkswagen Autoeuropa, Lda dodijeljena 30. travnja 2014. podložno odobrenju Komisije ispunjava sve uvjete utvrđene Smjernicama 2007. – 2013. i u IDAC-u te se stoga može smatrati usklađenom s unutarnjim tržištem prema članku 107. stavku 3. točki (c) UFEU-a.

(145) Komisija podsjeća da se prema uvodnoj izjavi 16. odluke o pokretanju postupka, Portugal obvezao da ni prijavljeni iznos potpore ni prijavljeni intenzitet potpore neće biti prekoračeni u slučaju da realizirani prihvatljivi izdaci odstupe od planiranog iznosa prihvatljivih izdataka koji je uzet u obzir u obavijesti i izračunu maksimalnog iznosa potpore. Portugal se također obvezao da će Komisiji svakih pet godina počevši nakon što Komisija odobri potporu, podnositi privremeno izvješće (uključujući informacije o isplaćenim iznosima i bilo kakvim drugim projektima ulaganja započetima u istoj poslovnoj jedinici/pogonu), a u roku od šest mjeseci od plaćanja zadnje tranše potpore, u skladu s prijavljenim programom plaćanja, detaljno završno izvješće.

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

*Članak 1.*

Državna potpora koju Portugal planira provesti u korist trgovačkog društva Volkswagen Autoeuropa, Lda, u iznosu od 36,15 milijuna EUR u sadašnjoj vrijednosti s maksimalnim intenzitetom potpore od 6,03 % u bruto ekvivalentu bespovratnog sredstva, spojiva je s unutarnjim tržištem u smislu članka 107. stavka 3 točke (c) Ugovora o funkcioniranju Europske unije.

U skladu s time odobrava se provedba potpore u iznosu od maksimalno 36,15 milijuna EUR u sadašnjoj vrijednosti s maksimalnim intenzitetom potpore od 6,03 % u bruto ekvivalentu bespovratnog sredstva.

*Članak 2.*

Ova je odluka upućena Portugalskoj Republici.

Sastavljeno u Bruxellesu 27. studenog 2015.

*Za Komisiju*

Margrethe VESTAGER

*Članica Komisije*