DECIZIA (UE) 2017/166 A COMISIEI

din 27 noiembrie 2015

privind ajutorul de stat SA.38831 (2014/C) (ex 2014/N) pe care Portugalia intenționează să îl pună în aplicare în favoarea Volkswagen Autoeuropa, Lda

[notificată cu numărul C(2015) 8232]

(Numai textul în limba portugheză este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 108 alineatul (2),

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a),

după invitația adresată părților interesate de a prezenta observații în temeiul dispoziției (dispozițiilor) respective ([1])

întrucât:

1. PROCEDURA

(1) Printr-o notificare în format electronic înregistrată la 30 iunie 2014, Portugalia a notificat ajutorul regional pentru investiții pe care l-a acordat, sub rezerva aprobării de către Comisie, la 30 aprilie 2014 în favoarea Volkswagen Autoeuropa, Lda (denumită în continuare „Autoeuropa").

(2) Prin scrisoarea din 2 octombrie 2014, Comisia a informat Portugalia cu privire la decizia sa de a iniția procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în ceea ce privește ajutorul.

(3) Decizia Comisiei de a iniția procedura a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ([2]). Comisia a invitat părțile interesate să-și prezinte observațiile.

(4) Portugalia a prezentat observații cu privire la decizia de inițiere la 15 decembrie 2014 (2014/127950); mai multe informații au fost furnizate prin scrisorile din data de 27 februarie 2015 (2015/019588), 12 iunie 2015 (2015/056315) și 27 iulie 2015 (2015/073908). La 19 mai 2015, a avut loc la sediul Autoeuropa o reuniune între serviciile Comisiei, autoritățile portugheze și beneficiar.

(5) Comisia nu a primit observații de la părțile interesate.

2. DESCRIEREA DETALIATĂ A MĂSURII/AJUTORULUI

2.1. *OBIECTIVUL MĂSURII DE AJUTOR*

(6) Prin acordarea de ajutor pentru investiții în amplasamentul actual al Autoeuropa din Palmela, regiunea Peninsula de Setubal, care este o regiune eligibilă pentru ajutor regional în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE, cu un plafon standard al ajutorului regional de 15 % pentru întreprinderile mari, conform hărții ajutoarelor regionale acordate de Portugalia în perioada 2007-June 2014 ([3]), Portugalia intenționează să dezvolte în continuare regiunea vizată.

([1]) JO C 460, 19.12.2014, p. 55.
([2]) A se vedea nota de subsol 1.
([3]) Ajutor de stat N 727/2006 – Portugalia – Harta ajutoarelor regionale pentru perioada 2007-2013 (JO C 68, 24.3.2007, p. 26), astfel cum a fost prelungit până la sfârșitul lunii iunie 2014 prin SA.37471 (2013/N) –Prelungirea perioadei de aplicare a hărții ajutoarelor regionale acordate de Portugalia pentru perioada 2007-2013 până la 30 iunie 2014 (JO C 50, 21.2.2014, p. 16).

2.2. *BENEFICIARUL*

(7) Beneficiarul acestui ajutor este Autoeuropa, o filială care aparține în proporție de 100 % Volkswagen Group (denumit în continuare „Grupul VW"). Grupul VW a fost descris în numeroase decizii privind ajutoare de stat, cel mai recent în Decizia Comisiei de inițiere a procedurii oficiale de investigare din 9 iulie 2014 privind ajutorul de stat regional acordat în favoarea AUDI HUNGARIA MOTOR Ltd ([4]), la care Comisia face trimitere pentru o descriere suplimentară a Grupului VW.

(8) Autoeuropa a fost activă în regiunea Setubal încă din iunie 1991, producând mai multe modele de autoturisme sub marca VW. Autoeuropa este o întreprindere mare. Nici Grupul VW, nici Autoeuropa nu pot fi considerate drept întreprinderi aflate în dificultate în sensul Liniilor directoare privind ajutorul de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor aflate în dificultate ([5]), care erau în vigoare la data notificării.

2.3. *PROIECTUL DE INVESTIȚII*

(9) Proiectul de investiții constă în introducerea unei noi tehnologii de producție, denumită „Modularer Querbaukasten" (denumită în continuare „MQB"), care înlocuiește producția tradițională bazată pe platformă. Această nouă tehnologie de producție permite un nivel ridicat de flexibilitate în producția de modele de autoturisme și realizarea unor sinergii importante în procesul de producție a acestora. Pentru o descriere mai aprofundată a tehnologiei, Comisia face trimitere la decizia sa din 13 iulie 2011 de inițiere a procedurii oficiale de investigare cu privire la ajutorul regional acordat în favoarea Volkswagen Sachsen ([6]).

(10) Investiția în Palmela permite întreprinderii Autoeuropa să producă autoturisme pe trei segmente diferite ale pieței autoturismelor, definite conform clasificării POLK ([7]), și anume segmentul A0, segmentul A și segmentul B. În prezent, Grupul VW intenționează să producă pe noua linie de producție un model de vehicule sportutilitare pe segmentul A0 și un model de autoturism pe segmentul […] (*), care nu este încă definit integral și care va succeda modelului actual al Autoeuropa produs pe platformă pe segmentul […]. Grupul VW nu a exclus posibilitatea de a lansa pe viitor producția unui autoturism pe segmentul B în termen de cinci ani de la finalizarea investiției. Prin investiție, se creează o capacitate generală de [140 000-160 000] de autoturisme pe an, din care, pe baza planurilor actuale, o capacitate de [80 000-100 000] este dedicată producției de vehicule-sport utilitare pe segmentul A0 și o capacitate de [50 000-60 000] este alocată pentru modelul de pe segmentul […].

(11) Investiția a fost demarată la 26 iunie 2014 și este prevăzută a fi în mare parte încheiată până în decembrie 2018. Se prevede asigurarea unei producții depline până la sfârșitul anului 2018.

2.4. *COSTURILE PROIECTULUI DE INVESTIȚII*

(12) Conform contractului de investiții și de acordare a ajutorului, care a fost semnat între Portugalia și Grupul VW, precum și documentelor prezentate de Portugalia la 28 iulie 2014, investiția presupune cheltuieli eligibile de 672,9 milioane EUR pentru echipamente și lucrări de infrastructură (construcții) care vor fi suportate între 2014 și 2019. Aproximativ un sfert din cheltuielile respective vor fi prevăzute pentru echipamentele destinate furnizorilor, mai exact active fixe finanțate de Autoeuropa, care nu vor fi utilizate pe amplasamentul Autoeuropa din Palmela, ci vor fi puse de către Autoeuropa la dispoziția furnizorilor săi pentru a fi utilizate în cadrul amplasamentelor acestora la producția de piese și componente pentru Grupul VW. Aceste active, deși fac parte integrantă din stocul de producție al furnizorilor, vor rămâne în proprietatea Grupului VW.

(13) Cheltuielile se referă exclusiv la active corporale noi. Tabelul de mai jos, care a fost extras din contractul de investiții, prezintă o defalcare a cheltuielilor eligibile prevăzute pe tipuri și ani.

([4]) Cazul SA.36754 LIP – HU – Ajutor pentru AUDI HUNGARIA MOTOR Ltd (JO C 418, 21.11.2014, p. 25).
([5]) JO C 244, 1.10.2004, p. 2.
([6]) Cazul SA.32169 – Germania – LIP – Ajutor acordat în favoarea Volkswagen Sachsen GmbH (JO C 361, 10.12.2011, p. 17).
([7]) R. L. Polk & Co. (denumită, de asemenea, POLK) este o organizație integrată la nivel mondial și un important furnizor de informații și analiză de piață în industria automobilelor. La 16 iulie 2013, IHS Inc., principala sursă globală de informații și analize esențiale, și-a încheiat procesul de achiziție a organizației R. L. Polk & Co.
(*) Secret comercial

Tabelul 1

Defalcarea cheltuielilor eligibile în milioane de euro – Contractul de investiții

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Total
Echipamente	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Echipamente destinate furnizorilor	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
TOTAL	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**672,9**

(14) Această defalcare a costurilor, care are la bază informațiile din contractul de investiții, este diferită de defalcarea costurilor din fișa cu informații suplimentare anexată notificării. În fișa suplimentară, autoritățile portugheze au explicat faptul că Grupul VW a redus costurile totale de investiție de 672,95 milioane EUR, care au fost prevăzute în contractul de investiții, la 623,85 milioane EUR. Defalcarea care rezultă din fișa cu informații suplimentare este prezentată în tabelul de mai jos.

Tabelul 2

Defalcarea cheltuielilor eligibile în milioane de euro – Fișa cu informații suplimentare

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Total
Echipamente	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Echipamentele destinate furnizorilor	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
TOTAL	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**623,9**

2.5. *TEMEI JURIDIC*

(15) Temeiul juridic național pentru acordarea ajutorului este Decretul-lege nr. 287 din 17 august 2007, astfel cum a fost modificat prin Decretul-lege nr. 65 din 20 martie 2009, care aprobă cadrul național al stimulentelor pentru investiții comerciale și Ordonanța nr. 1464 din 15 noiembrie 2007, astfel cum a fost modificată prin Ordonanța nr. 1103 din 25 octombrie 2010, care instituie și reglementează schema de ajutor „Sistema de Incentivos a Inovação".

(16) Portugalia a acordat ajutorul, sub rezerva aprobării de către Comisie, prin aplicarea schemei sale de ajutor „Sistema de Incentivos a Inovação". Această schemă de ajutor a fost exceptată pe categorii de ajutoare cu aplicarea Regulamentului (CE) nr. 800/2008 al Comisiei ([8]) (denumit în continuare „RGECA 2008") pentru cereri de ajutor aflate sub pragul de notificare prevăzut la articolul 6.

2.6. *MĂSURA DE AJUTOR*

(17) Ajutorul a fost acordat, sub rezerva aprobării de către Comisie, printr-un contract de acordare a ajutorului și de investiții semnat la 30 aprilie 2014. Lucrările privind investiția au început la 26 iunie 2014, mai exact după semnarea contractului.

([8]) Regulamentul (CE) nr. 800/2008 al Comisiei din 6 august 2008 de declarare a anumitor categorii de ajutoare compatibile cu piața comună în aplicarea articolelor 87 și 88 din tratat (Regulament general de exceptare pe categorii de ajutoare) (JO L 214, 9.8.2008, p. 3), prelungit până la 30 iunie 2014.

(18) Ajutorul este acordat sub forma unei subvenții parțial rambursabile. Contractul de investiții se referă la o subvenție rambursabilă în valoare de 52,49 milioane de euro (în valoare nominală) pentru cheltuieli de investiții (inclusiv echipamentele destinate furnizorilor) de 672,95 milioane de euro, care este parțial transformată într-un grant nerambursabil dacă Autoeuropa îndeplinește anumiți parametri de realizare stabiliți de comun acord prin contract. Notificarea indică faptul că cea mai recentă planificare a costurilor efectuată de către Grupul VW a ajuns la o valoare puțin mai mică a cheltuielilor de investiții preconizate (623,9 milioane EUR). Ținând cont de această sumă mai mică, valoarea ajutorului notificat și intensitatea ajutorului notificat, la prețurile din 2014, sunt de 36,15 milioane EUR și, respectiv, de 6,03 %. Portugalia se obligă ca nici valoarea ajutorului notificat, nici intensitatea ajutorului notificat să nu fie depășite în cazul în care cheltuielile eligibile realizate se abat de la valoarea preconizată a cheltuielilor eligibile, astfel cum s-a luat în calcul în notificare și în calcularea valorii maxime a ajutorului.

(19) Portugalia confirmă faptul că Autoeuropa/Volkswagen va suporta din resursele proprii cel puțin 25 % din cheltuielile eligibile ca o contribuție proprie, fără niciun sprijin public.

(20) Autoeuropa/Volkswagen se obligă să mențină investiția pentru o perioadă de cel puțin 5 ani după finalizarea acesteia.

2.7. *MOTIVELE INIȚIERII PROCEDURII*

(21) În decizia sa de inițiere, Comisia și-a exprimat îndoiala cu privire la conformitatea măsurii cu dispozițiile din Liniile directoare privind ajutoarele de stat regionale pentru perioada 2007-2013 ([9]) (denumite în continuare „LAR 2007-2013") referitor la cheltuielile eligibile, la valoarea maximă a ajutorului și la intensitatea maximă a ajutorului și, astfel, la compatibilitatea cu piața internă.

(22) Comisia a observat că în cuantumul cheltuielilor eligibile notificate au fost incluse costuri pentru echipamentele destinate furnizorilor, față de a căror eligibilitate Comisia și-a exprimat îndoiala, neputând astfel să confirme dacă valoarea maximă a ajutorului notificat, care se calculează prin raportare la cheltuielile totale de investiții notificate, nu depășește valoarea maximă care poate fi admisă.

(23) Mai mult, Comisia a observat că Autoeuropa a primit ajutor pentru investiții pentru un alt proiect de investiții derulat pe același amplasament. Lucrările la celălalt proiect de investiții au fost demarate cu trei ani mai devreme decât data demarării lucrărilor la proiectul actual de investiții. Proiectul de investiții a vizat inovarea și optimizarea proceselor de producție prin realizarea de investiții în trei domenii de activitate: (i) în domeniul tehnologiei informației, prin implementarea de programe și a celor mai avansate sisteme din punctul de vedere tehnologic, (ii) în domeniul vopsirii în interior și exterior a autovehiculelor, prin automatizarea metodei de aplicare a vopselei și (iii) în domeniul ștanțării, care este responsabil de executarea formelor pentru piesele de ștanțat. La momentul luării deciziei de inițiere, Portugalia nu a clarificat măsura în care aceste îmbunătățiri ar fi relevante și ar fi folosite în continuare dacă producția bazată pe platformă ar fi oprită și înlocuită cu tehnologia de producție MQB.

(24) Pe baza informațiilor prezentate de Portugalia, Comisia nu a reușit să își formeze un punct de vedere clar cu privire la problema dacă cele două proiecte de investiții constituie un singur proiect de investiții în sensul punctului 60 din LAR 2007-2013 și a decis să examineze problema dacă cele două proiecte sunt indivizibile din punct de vedere economic în sensul notei de subsol 55 ([10]) din LAR 2007-2013 pe durata procedurii oficiale de investigare.

([9]) Liniile directoare privind ajutoarele de stat regionale pentru perioada 2007-2013 (JO C 54, 4.3.2006, p. 13). În data de 28 iunie 2013, Comisia a adoptat Orientările privind ajutoarele de stat regionale pentru perioada 2014-2020, prin care a prelungit perioada de aplicare a LAR 2007-2013 până la 30 iunie 2014 (punctul 186); (JO C 209, 23.1.2013, p. 1).

([10]) Nota de subsol 55 din LAR 2007-2013 prevede următoarele: „Pentru a stabili dacă o investiție inițială este indivizibilă din punct de vedere economic, Comisia va ține seama de legăturile tehnice, funcționale și strategice și de proximitatea geografică imediată. Indivizibilitatea economică este evaluată independent de proprietate. Aceasta înseamnă că pentru a stabili dacă un proiect mare de investiții reprezintă un proiect unic, evaluarea trebuie să fie aceeași, indiferent dacă proiectul este realizat de o întreprindere, de mai multe întreprinderi care împart costurile investiției sau de mai multe întreprinderi care suportă costurile unor investiții distincte din cadrul aceluiași proiect de investiții (de exemplu, în cazul unei societăți în comun)".

(25) În plus, conform prevederilor de la punctul 68 din LAR 2007-2013, Comisia inițiază procedura oficială de investigare și efectuează o evaluare aprofundată a efectului stimulativ, a proporționalității, precum și a efectelor pozitive și negative ale ajutorului, atunci când beneficiarul ajutorului realizează, înainte sau după investiție, mai mult de 25 % din vânzările produsului în cauză pe piața geografică în cauză [denumit în continuare „testul de la punctul 68 litera (a)"] sau atunci când capacitatea de producție creată prin investiție reprezintă mai mult de 5 % dintr-o piață care se află în declin absolut sau relativ [denumit în continuare „testul de la punctul 68 litera (b)"]. În cazul în care este necesară o analiză aprofundată, aceasta va fi efectuată pe baza Comunicării Comisiei privind criteriile pentru o evaluare aprofundată a ajutoarelor regionale pentru proiecte mari de investiții ([11]) (IDAC).

(26) În decizia sa de inițiere, Comisia a lăsat deschisă definiția exactă a pieței relevante a produsului, luând în considerare toate definițiile alternative plauzibile ale pieței, inclusiv, în special, cea mai redusă clasificare pentru care există date disponibile. ([12]) Deoarece Autoeuropa va produce autoturisme pe segmentele A0 și […] conform clasificării POLK și deoarece ar putea produce, de asemenea, autoturisme pe segmentul B conform clasificării POLK, Comisia a considerat că aceste segmente individuale și, în cazul vehiculelor sport-utilitare, și segmentul B pentru vehicule sport-utilitare conform Global Insight ([13]), precum și segmentul combinat (A0 cu B) conform clasificării POLK ar trebui să fie, de asemenea, considerate piețe plauzibile relevante în acest caz.

(27) Punctul 70 din LAR 2007-2013 prevede că, în vederea efectuării testelor prevăzute la punctul 68, piețele ar trebui să fie stabilite în mod normal la nivelul SEE. În scopul examinării cazului de față, Comisia a considerat că piața geografică relevantă pentru produsele vizate reprezintă cel puțin spațiul SEE. Autoritățile portugheze și Autoeuropa au acceptat aplicarea de către Comisie a acestei definiții a pieței geografice în sensul prezentei notificări.

(28) În cursul investigației preliminare, în urma analizei prevăzute la punctul 68 litera (a) din LAR 2007-2013 a reieșit că, pe segmentele individuale A și B, precum și pe segmentele combinate A0, A și B (conform clasificării POLK) din SEE, în toți anii vizați, s-a depășit pragul cotei de piață aplicabile de 25 %.

(29) Deoarece rezultatul testului de la punctul 68 litera (a) a impus deja trecerea la evaluarea aprofundată a ajutorului, Comisia a considerat că nu este necesar să efectueze testul de la punctul 68 litera (b).

3. **OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR INTERESATE**

(30) Părțile terțe interesate nu au transmis observații.

4. **OBSERVAȚIILE PORTUGALIEI**

4.1. *ECHIPAMENTELE DESTINATE FURNIZORILOR*

(31) Portugalia consideră că sunt eligibile investițiile în echipamentele destinate furnizorilor, care se ridică la 136,3 milioane de euro, deoarece echipamentele fac parte din proiectul notificat, sunt clasificate drept active fixe ale Autoeuropa, se află în fabrica unui furnizor dintr-o zonă asistată din Portugalia și vor fi păstrate în acest loc timp de cel puțin cinci ani după finalizarea proiectului. Autoritățile portugheze fac referire la considerentele 36 și 37 din decizia C(2002) 1803 Ford España SA ([14]), în care Comisia a menționat că cheltuielile cu echipamentele destinate furnizorilor pot fi considerate eligibile pentru ajutor regional dacă au fost suportate în regiuni asistate.

([11]) JO C 223, 16.9.2009, p. 3.

([12]) Această abordare este în conformitate cu deciziile Comisiei privind ajutorul de stat SA.34118 (Porsche Leipzig), Decizia din 9 iulie 2014 [C(2014)4075] în cazul SA.34118, nepublicată încă în JO, disponibilă la http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm?clear=1&policy_area_id=3; SA.30340 (Fiat Powertrain Technologies), Decizia din 9 februarie 2011, [C(2011)612] în cazul SA.30340 (JO C 151, 21.5.2011, p. 5); SA.32169 (Volkswagen Sachsen) Decizia din 13 iulie 2011 [C(2011)4935] în cazul SA.32169 (JO C 361, 10.12.2011, p. 17); N 767/07 (Ford Craiova) Decizia din 30 aprilie 2008 [C(2008)1613] în cazul N 767/2007 (JO C 238, 17.9.2008, p. 4); N 635/2008 (Fiat Sicily), Decizia din 29 aprilie 2009 [C(2009)3051] în cazul N 635/2008 (JO C 219, 12.9.2009, p. 3); și N 473/2008 (Ford España) Decizia din 17 iunie 2009 [C(2009)4530] în cazul N 473/2008 (JO C 19, 26.1.2010, p. 5).

([13]) Într-o serie de decizii privind vehiculele sport-utilitare, cel mai recent în decizia sa finală privind ajutorul regional acordat Porsche [Decizia din 9 iulie 2014 în cazul SA.34118 (2012/C, ex 2011/N) pe care Germania intenționează să îl pună în aplicare în favoarea Porsche Leipzig GmbH și Dr. Ing. H.c.F. Porsche Aktiengesellschaft, nepublicată încă în JO, disponibilă la http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm?clear=1&policy_area_id=3], Comisia a considerat că pentru vehiculele sport-utilitare este mai adecvată clasificarea Global Insight. Vehiculele sport-utilitare care se încadrează în segmentul A0 conform clasificării POLK corespund vehiculelor sport-utilitare de pe segmentul B conform clasificării Global Insight.

([14]) C34/2001, decizia din 7 mai 2002 privind ajutorul de stat pe care Spania intenționează să îl pună în aplicare în favoarea Ford España SA [notificată cu numărul C(2002) 1803], publicată în JO L 314, 18.11.2002, p. 86.

(32) Înainte de a semna contractul de investiții în aprilie 2014, Grupul VW și Autoeuropa au elaborat un plan de investiții privind echipamentele destinate furnizorilor, în care au luat în considerare aceste criterii de eligibilitate și s-au asigurat că suma de 136,3 milioane EUR include doar cheltuieli cu echipamentele destinate furnizorilor care îndeplinesc condițiile de mai sus. Autoritățile portugheze au instituit un mecanism de control pentru monitorizarea îndeplinirii condițiilor de mai sus.

4.2. *PROIECTUL UNIC DE INVESTIȚII*

(33) La 8 octombrie 2013, Portugalia a semnat un contract de investiții cu Autoeuropa privind trei proiecte diferite, fiecare reprezentând o investiție inițială prevăzută pentru extinderea amplasamentului existent, pe care Portugalia nu le consideră a constitui un proiect unic de investiții, în sensul punctului 60 din LAR 2007-2013, împreună cu proiectul de investiții notificat.

4.2.1. INVESTIȚIA INIȚIALĂ ÎN SISTEME ROBOTICE DE VOPSIRE PENTRU INTERIOR ȘI EXTERIOR (ATELIER DE VOPSIT)

(34) Primul proiect a vizat introducerea de roboți pentru automatizarea procesului de vopsire la interior și exterior, ceea ce a permis realizarea de îmbunătățiri la nivel calitativ (omogenitatea aspectului exterior, reducerea grosimii stratului de vopsea, reducerea pulverizării excesive, reducerea depunerii murdăriei în zona interioară) și la nivelul producției, asigurarea unei ergonomii și protecții a muncii îmbunătățite, precum și o reducere a consumului de materiale și a deșeurilor de vopsea. Cheltuielile eligibile aferente au fost în cuantum de 20 de milioane EUR ([15]), iar cuantumul ajutorului a fost de 2,89 milioane EUR în echivalent subvenție brută (ESB).

(35) Autoritățile portugheze subliniază faptul că această investiție nu are legătură cu proiectul de investiții notificat în mod indivizibil din punct de vedere economic. Proiectul de investiții notificat vizează asigurarea unei schimbări fundamentale la nivelul întregului proces de producție prin implementarea tehnologiei de producție MQB. În timp ce aceasta presupune investiții semnificative, în special în instalațiile de asamblare, implementarea tehnologiei MQB necesită doar investiții minore în atelierul de vopsit existent.

(36) Atelierul de vopsit existent a fost funcțional înainte de investiția MQB și în absența acesteia. Invers, noile instalații de asamblare MQB sunt funcționale fără investițiile realizate în atelierul de vopsit, mai exact producția MQB ar fi posibilă și funcțională și fără investiția anterioară în roboți în cadrul atelierului de vopsit. Prin urmare, deși ambele instalații fac parte dintr-un proces integrat de producție de autoturisme, acestea nu sunt legate prin investiții în mod indivizibil din punct de vedere economic.

(37) Mai mult, deciziile relevante privind investițiile au fost luate independent (modernizarea atelierului de vopsit: august 2011; investiția MQB: mai 2014).

4.2.2. INVESTIȚIA INIȚIALĂ ÎN ȘTANȚE (ATELIER DE SCULĂRIE)

(38) Al doilea proiect a vizat atelierul de sculărie al Autoeuropa, care produce forme și unelte de ștanțare pentru piese metalice de caroserii de autoturisme. Acesta este specializat în producția de unelte pentru capota motorului și aripi. Atelierul de sculărie își livrează produsele către fabricile Grupului VW din toată lumea, adică nu se limitează la aprovizionarea Autoeuropa. Acesta face parte din Autoeuropa, însă funcționează autonom și independent de activitatea principală a fabricii, care este producția de vehicule.

(39) Obiectivul investiției inițiale în atelierul de sculărie a fost extinderea amplasamentului existent. Pentru a realiza o serie de îmbunătățiri tehnologice cu impact mare asupra calității producției, Autoeuropa a achiziționat echipamente noi pentru ștanțe, care să îi permită să construiască unelte de calitate superioară și să crească volumul de producție al atelierului de sculărie. Investiția eligibilă a fost de 12,7 milioane EUR (valoarea actualizată de 12,66 milioane EUR), iar cuantumul ajutorului a fost de 1,84 milioane EUR în ESB.

(40) Dat fiind faptul că atelierul de sculărie funcționează independent de procesul de producție de autoturisme MQB, că acesta se află în aceeași zonă industrială, însă nu pe același teren cu unitatea de producție de autoturisme, iar deciziile cu privire la investiții au fost luate independent una de alta (pentru modernizarea atelierului de sculărie, în 2011, iar pentru investiția în MQB, în mai 2014), autoritățile portugheze consideră că investiția în atelierul de sculărie nu este legată, în mod indivizibil din punct de vedere economic, de proiectul de investiții notificat.

([15]) Suma de 19,95 milioane EUR actualizată la anul 2011, anul în care a început proiectul de investiții, rata de actualizare de 1,56 %.

4.2.3. INVESTIȚIA INIȚIALĂ ÎN DOMENIUL TEHNOLOGIEI INFORMAȚIEI (TI)

(41) Al treilea proiect a vizat realizarea de investiții în echipamente hardware TI, care au crescut concomitent cu securitatea noilor aplicații software TI, determinând o producție mai stabilă la nivelul producției de autoturisme. Producția de autoturisme depinde în mare măsură de sisteme TI care funcționează fără probleme și în mod fiabil, configurația fiecărui autoturism (tip de motor, cutia de viteze, culoare etc.) fiind introdusă în procesul de producție prin intermediul rețelei de date a grupului. Investiția eligibilă a fost de 5,5 milioane EUR (valoarea actualizată de 5,5 milioane EUR), iar cuantumul ajutorului a fost de 0,79 milioane EUR în ESB.

(42) Autoritățile portugheze consideră că această investiție în domeniul TI din anul 2011 nu are legătură cu proiectul de investiții notificat într-un mod indivizibil din punct de vedere economic. Noua tehnologie de producție MQB ar fi posibilă și funcțională și fără investiția anterioară în securitatea TI, dat fiind faptul că toate aplicațiile care susțin și controlează producția MQB ar fi funcționat la fel fără această investiție anterioară. Investiția în domeniul TI a fost funcțională înainte de și fără investiția MQB.

(43) Mai mult, deciziile privind investiția au fost luate independent una de cealaltă, pentru investițiile în domeniul TI din anul 2011 și pentru investiția în MQB din mai 2014.

4.3. *EVALUAREA APROFUNDATĂ A MĂSURII DE AJUTOR*

(44) Portugalia a furnizat informațiile necesare pentru efectuarea unei evaluări aprofundate.

4.3.1. EFECTELE POZITIVE ALE AJUTORULUI

(45) Portugalia intenționează să dezvolte în continuare regiunea în cauză. Investiția urmează să creeze 500 de noi locuri de muncă directe și să asigure, pe termen lung, menținerea a 3 339 de locuri de muncă existente.

(46) Proiectul notificat va ridica semnificativ nivelul de calificare și nivelul competențelor angajaților beneficiarului, crescând posibilitatea de angajare a acestora în cadrul și în afara Grupului VW și a Portugaliei și dezvoltând baza de competențe la nivel regional. Se prevăd acțiuni de formare specifice. Această formare profesională are un efect pozitiv și asupra transferului de know-how, preponderent la nivelul regiunii Peninsulei Setubal.

(47) Proiectul de investiții va crea noi oportunități de afaceri pentru furnizorii Autoeuropa. Conform unui studiu realizat de Centrul de cercetări în domeniul autovehiculelor, numărul total de locuri de muncă create ca urmare a unui loc de muncă creat în industria auto este de 2,5 noi locuri de muncă la furnizori și 2,2 noi locuri de muncă la alte companii, create ca urmare a cheltuielilor realizate de către angajații furnizorilor în Portugalia. Prin urmare, Portugalia se așteaptă ca investiția să determine crearea a 2 350 de locuri de muncă indirecte, în plus față de cele 500 de locuri de muncă directe nou create.

(48) Mai mult, autoritățile portugheze subliniază aspectele calitative ale efectelor pozitive produse la nivel regional prin proiectul de investiții. Proiectul de investiții va contribui la dezvoltarea regiunii Peninsulei Setubal prin atragerea în regiune a investițiilor realizate de furnizori industriali, implicând transferul de tehnologie (efecte de răspândire a cunoștințelor) și gruparea întreprinderilor din aceeași industrie, ceea ce permite fabricilor să se specializeze mai mult și duce la creșterea eficienței.

(49) În plus, beneficiarul a fost invitat să participe în cadrul mai multor proiecte alături de universități de renume, atât pentru dezvoltarea ingineriei de producție, cât și pentru aspecte legate de ergonomie.

4.3.2. CARACTERUL ADECVAT AL AJUTORULUI

(50) Portugalia menționează că Comisia a acceptat deja prin decizia Porsche Leipzig ([16]) faptul că ajutorul de stat este un mijloc adecvat de promovare a dezvoltării regionale a regiunilor defavorizate în comparație cu media altor regiuni din statul membru. Această argumentare este valabilă și în cazul ajutorului pentru investiții notificat din regiunea Peninsulei Setubal.

([16]) SA.34118, decizia din 9 iulie 2014, nepublicată încă în JO, disponibilă la adresa http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm?clear=1&policy_area_id=3, considerentul 107.

(51) Regiunea Peninsulei Setubal face parte din regiunea Lisboa e Vale do Tejo, care include regiunea Lisabonei, și este cea mai dezvoltată regiune portugheză. Însă, dacă Peninsula Setubal ar fi privită separat, aceasta ar putea fi clasificată drept o regiune „a", deoarece PIB-ul său pe cap de locuitor variază între 45 % și 47 % din media UE în perioada 2006-2010 (perioada utilizată pentru stabilirea hărților ajutoarelor de stat regionale la nivel național pentru perioada 2014-2020).

(52) Dacă se compară cu media Portugaliei, PIB-ul pe cap de locuitor în Peninsula Setubal a fost de aproximativ 75 % în ultimii trei ani.

Tabelul 3

PIB pe cap de locuitor [1] **comparativ cu media portugheză (EUR)**

Anii	Peninsula Setubal	Media portugheză	%
2013	12 302	16 372	75,1
2012	12 105	16 136	75,0
2011	12 656	16 686	75,8

[1] *Sursa:* INE – Instituto Nacional de Estatística (agenția oficială națională pentru statistică).

(53) Prin urmare, Portugalia consideră că ajutorul notificat reprezintă un instrument adecvat pentru stimularea dezvoltării regionale a Peninsulei Setubal.

4.3.3. EFECTUL STIMULATIV/SCENARIUL CONTRAFACTUAL

(54) Portugalia prezintă informații pentru a dovedi că ajutorul se încadrează în scenariul 2 din IDAC, deoarece a oferit un stimulent beneficiarului pentru a realiza investiția în fabrica din Setubal, în locul fabricii din [locația 1] (zonă neasistată din SEE), în care investiția ar fi fost localizată în absența ajutorului. În mod special, Portugalia prezintă detalii cu privire la procesul decizional în mai multe etape și la elementele financiare ale scenariului contrafactual, ambele fiind descrise mai jos.

Procesul decizional al Grupului VW

(55) La Grupul VW, deciziile privind investițiile sunt pregătite în cadrul unui proces decizional în mai multe etape în care factorii de decizie analizează diferite amplasamente în cadrul unui proces comparativ concurențial. Cele mai importante etape sunt: 1. Planificarea vânzărilor pe termen lung și rundele de planificare, 2. Dezvoltarea produsului, luarea deciziei în privința produsului și preselecția amplasamentului și 3. Luarea deciziei în privința investiției și a amplasamentului.

(56) Deciziile privind proiectul de investiții notificat a urmat acest proces general. Totuși, deoarece se referă la un proiect de investiții al mărcii Volkswagen, deciziile relevante au fost luate în mod direct de către organele mărcii Volkswagen, neexistând decizii suplimentare la nivel de grup, deoarece componența organelor grupului este în mare parte identică cu cea a mărcii Volkswagen.

(57) Introducerea de produse noi în Grupul VW este determinată de așa-numitul proces de dezvoltare a produsului care trece de la planificarea produsului la lansarea producției. Acest proces de dezvoltare a produsului cuprinde patru faze majore, astfel cum se poate observa în diagrama de mai jos:

[…]



1. **Planificarea vânzărilor pe termen lung și runda de planificare 61**

(58) Punctul de plecare îl constituie etapa de Planificare a vânzărilor pe termen lung, în care se analizează previziunile privind evoluția pieței și cererea potențială, precum și fluctuațiile pieței. Etapa planificării vânzărilor pe termen lung programează evoluțiile produsului pentru următorii […] ani și identifică acele capacități de producție suplimentare care trebuie să fie dezvoltate sau modificările care trebuie aduse capacităților existente. Etapa planificării vânzărilor pe termen lung se reflectă în rundele anuale de planificare (PR), asupra cărora conclude Consiliul de supraveghere al grupului și care conțin cadrul financiar al investițiilor planificate. Elementul livrabil al etapei planificării vânzărilor pe termen lung îl constituie o propunere de lansare a unui/unor produs/produse noi, însă nu încă o decizie privind dezvoltarea unui produs, investiții sau locația.

(59) Cu privire la proiectul notificat, runda de planificare 61 din 20[…] a stabilit că [140 000-160 000] de unități pe an constituie un potențial realist de vânzări de produse noi de vehicule sport-utilitare pe segmentul A0 și […] ([…]). Planificarea producției a identificat nevoia de a crea capacități de producție corespunzătoare. În același timp, combinația de vehicule sport-utilitare de pe segmentul A0 și volumele […] ar trebui să îndeplinească condițiile-cadru pentru strategia MQB.

(60) Rezultatul acestei etape a fost un pachet de investiții MQB de [140 000-160 000] vehicule sport-utilitare pe segmentul A0 și […] pe an pentru marca Volkswagen, cu lansarea producției în august 2016 pentru vehicule sport-utilitare pe segmentul A0 și noiembrie 2017 pentru […].

2. **Dezvoltarea produsului, luarea deciziei în privința produsului și etapa de preselecție a amplasamentului**

(61) În această etapă, mai multe departamente centrale ale Grupului VW și unitățile de producție în cauză conlucrează pentru a pregăti atât decizia în privința produsului, cât și preselecția amplasamentului. În această etapă, departamentul de control […] își asumă un rol central și de consolidare.

(62) Primul pas în această a doua etapă este procesul de dezvoltare a produsului, care, conform normelor interne ale beneficiarului, începe întotdeauna cu cel puțin […] luni înainte de data prevăzută pentru lansarea producției, în cazul proiectului notificat în august 2012 (prima lansare a producției […]).

(63) Luarea deciziilor în privința produsului, mai exact a deciziei privind realizarea unui produs propus în etapa planificării vânzărilor pe termen lung, presupune ca, în cadrul dezvoltării produsului, să se atingă un obiectiv de fezabilitate prestabilit. Veniturile preconizate generate de noul produs sunt comparate cu costurile de producție (inclusiv de investiție) necesare. Pentru a se stabili costul estimat de producție, se stabilește mai întâi, în mod ipotetic, o anumită locație, aceasta fiind ipoteza de planificare (premisa locației). Se recurge la premisa locației pentru a se stabili o primă structură a costurilor și un prim cadru al proiectului. Prin aceasta nu se prestabilește un anumit loc de producție, ci se dezvoltă o bază de referință pentru evaluarea costurilor de producție preconizate.

(64) În cazul unui produs care succedă unui produs în curs de realizare, locul actual de realizare a produsului va fi ales de regulă drept premisă de amplasament; în cazul unui produs cu totul nou (fără predecesor), premisa de amplasament se bazează de regulă pe indicatori de performanță, mai exact, se va alege ca primă ipoteză locația cu cele mai bune rezultate de performanță. În practică, se iau în considerare, de asemenea, criterii suplimentare precum capacități disponibile sau structuri adecvate.

(65) În cazul proiectului notificat, nu s-a avut în vedere o investiție de tip „greenfield" (investiție de la zero), deoarece un pachet de investiții de [140 000-160 000] de autoturisme care se încadrează pe segmentul de piață cu prețul […] este prea mic pentru ca o astfel de investiție de la zero să fie considerată viabilă. Dacă evaluarea locației nu se referă la o investiție de la zero, cele două criterii principale pentru identificarea locațiilor adecvate sunt dacă se mai pot instala capacități suplimentare într-o fabrică existentă și dacă instalațiile existente pe amplasamentul respectiv sunt compatibile cu proiectul planificat, de exemplu, dimensiunile atelierului de vopsit existent sunt adecvate și pentru noua investiție planificată etc.

(66) Prin aplicarea acestor criterii s-au identificat patru locații posibile ([locația 1 dintr-o zonă neasistată din SEE], Setubal, [locația 2 din afara SEE] și [locația 3 dintr-o zonă neasistată din SEE]), pentru care Portugalia a furnizat informații despre companie din iulie 2012, cu ocazia primelor calcule comparative efectuate asupra costurilor de producție pe autoturism de către organele de control ale mărcii Volkswagen ([Autoritatea de control a grupului]).

Aceste calcule au inclus volumul vânzărilor preconizate pentru vehiculele sport-utilitare de pe segmentul A0 și de pe segmentul […] și, în plus, au acoperit volumele de vânzări preconizate pentru [model prestabilit], a căror producție a fost prestabilită în mod excepțional pentru [locația 1 dintr-o zonă neasistată din SEE]. Au fost examinate trei alternative diferite la cele patru locații pentru distribuirea volumelor de producție prevăzute pentru vehiculele sport-utilitare de pe segmentul A0, segmentul […] și [model prestabilit], iar pentru fiecare alternativă, [Autoritatea de control a grupului] a efectuat calcule preliminare ale costurilor de producție și ale costurilor de investiții.

(67) Într-o etapă mai avansată a procesului de planificare, [locația 2 din afara SEE] și [locația 3 dintr-o zonă neasistată din SEE] au fost excluse ca posibile locații, deoarece acestea s-au caracterizat prin costuri ridicate cu logistica și personalul. În orice caz, datorită unor decizii anterioare de stabilire a producției de [model prestabilit] în [locația 1 dintr-o zonă neasistată din SEE] și [locația 2 din afara SEE], precum și de realizare a […] și a […] în [locația 3 dintr-o zonă neasistată din SEE], în 2014 (atunci când [Autoritatea de control a grupului] a efectuat calcule comparative suplimentare), nici [locația 2 din afara SEE], nici [locația 3 dintr-o zonă neasistată din SEE] nu mai aveau capacități de rezervă rămase. Prin urmare, o combinație a volumelor de vehicule sport-utilitare de pe segmentul A0 și […] a fost evaluată doar pentru Setubal și [locația 1 dintr-o zonă neasistată din SEE].

(68) Având în vedere cele menționate anterior, [Autoritatea de control a grupului] a elaborat decizia privind produsul cu stabilirea premisei de locație în Setubal. Portugalia a prezentat dovezi cu privire la faptul că, pe data de 10 martie 2014, Comitetul privind produsele al mărcii Volkswagen (Volkswagen Ausschuss Produkte, VAP) a luat decizia în privința produsului și a confirmat că Setubal este premisa locației. Dovezile prezentate de Portugalia arată că, în această etapă, s-a luat deja în calcul un eventual ajutor de stat în valoare de până la 36 de milioane EUR.

3. **Luarea deciziei în privința investiției și a locației**

(69) După luarea deciziei în privința produsului, următorul pas este alegerea celei mai adecvate locații pentru proiect. Departamentul de control începe, de regulă, cu trecerea în revistă a tuturor locurilor de producție ale Volkswagen, reducând această listă la acele locații care par a fi adecvate pentru investiție. Ca urmare a procesului de dezvoltare a produsului, într-un act decizional se menționează și se sintetizează scenarii de investiții și de producție pentru fiecare amplasament realist. Pe baza locației specifice și a recomandării de investiție, comitetul privind investițiile din cadrul mărcii Volkswagen (Volkswagen Ausschuss Investitionen, VAI) trebuie să decidă dacă se va realiza proiectul.

(70) Astfel cum s-a explicat, în această etapă lista amplasamentelor realiste a fost restrânsă la [locația 1 dintr-o zonă neasistată din SEE] și Setubal. S-au stabilit și s-au comparat costurile de producție specifice aferente locațiilor acestor două amplasamente. Aceste costuri specifice locațiilor cuprind costurile de investiție necesare și costurile de producție preconizate într-o perioadă de referință. Portugalia a prezentat documente autentice contemporane ale companiei, din data de 9 mai 2014, care au fost întocmite de [Autoritatea de control a grupului] și […] (Unitatea privind ajutorul de stat din cadrul grupului) drept dovezi ale unei analize contrafactuale care confruntă [locația 1 dintr-o zonă neasistată din SEE] și Setubal ca posibile locații. Portugalia a explicat că, deși fabrica din [locația 1 dintr-o zonă neasistată din SEE] a înregistrat valori de performanță puțin mai bune, fabrica din Setubal a obținut punctajul pentru posibilitatea de a beneficia de ajutor regional pentru investiții. Pe baza acestei analize contrafactuale ([17]), [Autoritatea de control a grupului] a prezentat comitetului VAI o recomandare de decizie prin care a propus ca Setubal să devină locația pentru investiție.

(71) Deciziile privind investiția și locația, care confirmă alegerea Setubal, au fost luate de comitetul VAI la 28 mai 2014 și 26 iunie 2014 ([18]). Portugalia a prezentat copia proceselor-verbale al ședințelor relevante în care au fost adoptate aceste decizii. Luând în considerare calculele comparative, precum și ajutorul regional în valoare de 37,96 milioane EUR în valoare nominală (valoare actualizată de 33,4 milioane EUR) ([19]), ambele decizii aprobă proiectul de investiții MQB cu un volum de investiții de 624 de milioane EUR. În plus, prima decizie a alocat o primă tranșă bugetară pentru eliberarea spațiului fabricii în vederea realizării primelor investiții, iar a doua decizie a autorizat cea mai mare parte a cheltuielilor cu investiția.

4.3.4. PROPORȚIONALITATEA AJUTORULUI

(72) Portugalia menționează că calculele folosite pentru a demonstra efectul stimulativ se pot folosi, de asemenea, ca bază pentru evaluarea proporționalității ajutorului.

([17]) Această analiză contrafactuală este prezentată detaliat în anexa I, care nu poate fi publicată deoarece elementele sale constituie secrete comerciale.
([18]) A se vedea, de asemenea, nota de subsol 20 de mai jos.
([19]) Această valoare are la bază o repartizare diferită a cheltuielilor eligibile pe ani față de configurația investiției finale notificată.

(73) Calculul final folosit de Portugalia pentru a demonstra efectul stimulativ arată un handicap financiar net al regiunii Setubal față de [locația 1 dintr-o zonă neasistată din SEE] de 48 de milioane EUR. Chiar și cu ajutor, regiunea Setubal este cu 14,6 milioane EUR (valoare actualizată) mai scumpă decât [locația 1 dintr-o zonă neasistată din SEE] (dezavantaj financiar minus ajutorul luat în considerare în analiza contrafactuală; mai exact, 48 de milioane EUR – 33,4 milioane EUR).

(74) Prin urmare, Portugalia afirmă că, deoarece ajutorul nu compensează pe deplin dezavantajul locației din Setubal, nu există o supracompensare. În consecință, ajutorul este proporțional.

(75) Portugalia evidențiază faptul că, în decizia sa cu privire la locație, comitetul VAI a ținut cont nu doar de considerații financiare, ci și de criterii calitative necuantificabile precum motivele responsabilității sociale sau posibilitatea de a evita transferarea producției pe alte amplasamente la momente de vârfuri de producție.

4.3.5. EFECTELE NEGATIVE ALE AJUTORULUI ASUPRA CONCURENȚEI ȘI A SCHIMBURILOR COMERCIALE

(76) Portugalia subliniază faptul că ajutorul regional servește doar la compensarea dezavantajului net al locației din Setubal. Ajutorul este proporțional și nu va avea niciun efect asupra concurenței, deoarece proiectul de investiții și efectele acestuia asupra concurenței și a schimburilor comerciale ar fi avut loc indiferent de situație. Proiectul de investiții nu ar fi fost amplasat într-o altă regiune asistată cu un plafon al intensității ajutorului mai mare sau identic, deoarece o investiție de la zero nu ar fi fost viabilă, iar singura alternativă plauzibilă nu este o regiune asistată. Prin urmare, ajutorul nu are un efect anticoeziune care să contravină obiectivului însuși al ajutorului regional.

5. **EVALUAREA AJUTORULUI**

5.1. *EXISTENȚA AJUTORULUI*

(77) Sprijinul financiar va fi acordat de către autoritățile portugheze sub forma unei subvenții rambursabile și este finanțat prin intermediul bugetului general al statului. Sprijinul este astfel acordat de către un stat membru și prin intermediul resurselor de stat, în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

(78) Având în vedere faptul că ajutorul este acordat unei singure întreprinderi, Autoeuropa, măsura este selectivă.

(79) Sprijinul financiar va fi acordat pentru o investiție în sectorul autoturismelor, care face obiectul unor schimburi comerciale intense între statele membre și care va înlocui parțial livrările de bunuri de consum intermediar din alte state membre. Prin urmare, măsura afectează schimburile comerciale dintre statele membre.

(80) Favorizarea Autoeuropa și a producției acesteia de către autoritățile portugheze înseamnă denaturarea concurenței sau pericolul de denaturare a concurenței.

(81) În consecință, Comisia consideră că măsura notificată constituie ajutor de stat acordat Autoeuropa în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

5.2. *LEGALITATEA MĂSURII DE AJUTOR*

(82) Prin acordarea ajutorului, sub rezerva aprobării de către Comisie, și notificarea măsurii de ajutor înainte de punerea în aplicare a acesteia, autoritățile portugheze și-au îndeplinit obligațiile în temeiul articolului 108 alineatul (3) din TFUE, deoarece notificarea ajutorului individual peste un anumit cuantum este prevăzută de Regulamentul general de exceptare pe categorii de ajutoare din 2008 (RGECA 2008). De fapt, ajutorul pentru proiectul de investiții poate fi notificat la nivel individual în sensul punctului 68 din LAR 2007-2013 și RGECA 2008, deoarece cuantumul ajutorului de 36,15 milioane EUR în valoare actualizată depășește pragul de notificare individuală de 11,25 milioane EUR aplicabil în regiunea vizată conform hărții ajutoarelor regionale aplicabilă din 2007 până în iunie 2014.

5.3. *TEMEIUL JURIDIC AL EVALUĂRII*

(83) Obiectivul ajutorului este de a promova dezvoltarea regională. Deoarece contractul de acordare a ajutorului și de investiții a fost semnat în aprilie 2014, doar sub rezerva aprobării de către Comisie, aceasta din urmă consideră că, în temeiul punctului 188 din Orientările privind ajutoarele de stat regionale 2014-2020 (OAR), ajutorul a fost acordat înainte de iulie 2014 și, astfel, trebuie să fie evaluat în temeiul LAR 2007-2013 și, în special, al dispozițiilor acestora privind ajutorul regional pentru investiții pentru proiecte de investiții mari, prevăzute la punctul 68.

5.4. *STRUCTURA EVALUĂRII COMPATIBILITĂȚII*

(84) Evaluarea Comisiei trebuie să se desfășoare în trei etape:

— în primul rând, aceasta trebuie să confirme faptul că măsura este compatibilă cu dispozițiile generale ale LAR;

— în al doilea rând, aceasta trebuie să verifice dacă poate sau nu să excludă fără echivoc faptul că „testul cotei de piață" și „testele privind creșterea capacității/performanța pieței" prevăzute la punctul 68 literele (a) și (b) din LAR 2007-2013 necesită o evaluare aprofundată;

— în al treilea rând, în funcție de rezultatele evaluării din cea de a doua etapă, ar putea fi necesară efectuarea unei evaluări aprofundate.

5.5. *COMPATIBILITATEA MĂSURII CU CRITERIILE STANDARD DE COMPATIBILITATE DIN LAR*

(85) Comisia a stabilit deja în decizia de inițiere că ajutorul îndeplinește o parte din criteriile generale de compatibilitate prevăzute în LAR 2007-2013. Investigația oficială nu a evidențiat niciun element care să pună în discuție această evaluare. Comisia constată, în special, următoarele:

— Ajutorul este acordat pentru un proiect din Palmela, care este o zonă eligibilă pentru ajutor regional conform hărții ajutoarelor regionale acordate de Portugalia, care este aplicabilă în perioada 2007-iunie 2014.

— Nu există niciun indiciu potrivit căruia Grupul VW, în general, sau Autoeuropa, în mod specific, ar fi o întreprindere aflată în dificultate în sensul Orientărilor comunitare privind ajutoarele de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor nefinanciare aflate în dificultate, aplicabile la momentul notificării. Prin urmare, beneficiarul ajutorului este eligibil pentru ajutor regional în conformitate cu punctul 9 din LAR 2007-2013.

— Proiectul cuprinde o investiție inițială în sensul punctului 34 din LAR 20072013. Investiția inițială este definită la punctul 34 din LAR 20072013 ca fiind o investiție în active corporale și necorporale legate de (i) demararea unei noi unități, (ii) extinderea unei unități existente, (iii) diversificarea producției unei unități prin realizarea de produse noi, suplimentare, și (iv) schimbarea fundamentală a procesului general de producție al unei unități existente. Introducerea noii tehnologii de producție se consideră a fi o schimbare fundamentală a procesului de producție al unui amplasament existent. În plus, aceasta permite diversificarea producției obținute pe amplasamentul respectiv.

— În conformitate cu punctul 40 din LAR 2007-2013, Autoeuropa are obligația de a menține investiția în regiune pentru o perioadă minimă de cinci ani după finalizarea proiectului.

— În conformitate cu punctul 39 din LAR 2007-2013, beneficiarul oferă o contribuție financiară de cel puțin 25 % din costurile eligibile, într-o formă care să nu implice ajutor public.

— Sunt respectate cerințele formale referitoare la efectul stimulativ, care sunt prevăzute la punctul 38 din LAR 2007-2013 ([20]).

— Cheltuielile eligibile ale proiectului se limitează la active corporale noi (doar echipamente și clădiri), fiind astfel în conformitate cu dispozițiile de la punctele 50 și 54 din LAR 2007-2013.

([20]) Autoeuropa a depus o cerere privind acordarea de ajutor la 31 martie 2014, iar autoritatea responsabilă pentru administrarea schemei a confirmat, la 4 aprilie 2014, faptul că, sub rezerva unei verificări detaliate, proiectul a îndeplinit, în principiu, condițiile de eligibilitate. Contractul de investiții a fost semnat la 30 aprilie 2014 și a inclus o clauză suspensivă care prevedea ca demararea proiectului să depindă de decizia Grupului VW, cu condiția ca decizia respectivă să fie luată înainte de 30 iunie 2014.

(86) Cu toate acestea, în decizia sa de inițiere, Comisia și-a exprimat îndoiala cu privire la eligibilitatea costurilor aferente echipamentelor destinate furnizorilor. Prin urmare, și deoarece nu a reușit să își formeze un punct de vedere clar cu privire la problema dacă proiectul notificat și un proiect de investiții derulat anterior pe același amplasament constituie un singur proiect de investiții în sensul punctului 60 din LAR 2007-2013, Comisia nu a putut stabili dacă intensitatea ajutorului notificat depășește valoarea maximă admisă și, prin urmare, și-a exprimat îndoiala, de asemenea, cu privire la respectarea plafonului aplicabil ajutoarelor regionale.

5.5.1. CONCLUZIA CU PRIVIRE LA ECHIPAMENTELE DESTINATE FURNIZORILOR

(87) În cazul C34/2001, Comisia a clarificat faptul că costurile aferente echipamentelor destinate furnizorilor nu pot fi considerate drept costuri eligibile decât dacă acestea se realizează în zone asistate din statul membru în cauză ([21]). Comisia menționează (a se vedea considerentele 31 și 32 de mai sus) faptul că toate investițiile în echipamentele destinate furnizorilor, care se ridică la 136,3 milioane EUR, vor îndeplini criteriile de compatibilitate standard ale LAR cu condiția ca acestea să îndeplinească anumite condiții, cum ar fi faptul că: echipamentele fac parte din proiectul notificat și se încadrează în categoria activelor fixe ale Autoeuropa, se află în fabrica unui furnizor dintr-o zonă asistată din Portugalia și vor rămâne în Portugalia într-o zonă asistată timp de cel puțin cinci ani după finalizarea proiectului. Mai mult, zonele asistate din Portugalia în care se vor situa echipamentele destinate furnizorilor au aceeași intensitate maximă a ajutorului, sau o intensitate mai mare decât zona Palmela. S-au instituit mecanisme de monitorizare care asigură faptul că nu se va acorda niciun ajutor pentru echipamentele destinate furnizorilor care nu îndeplinesc condițiile de mai sus.

(88) În concordanță cu practica sa anterioară în cazul C34/2001, Comisia consideră, prin urmare, că costurile aferente echipamentelor destinate furnizorilor, care sunt suportate în zone asistate din Portugalia și se ridică la 136,3 milioane EUR, pot fi considerate drept costuri eligibile în concordanță cu secțiunile 4.1 și 4.2 din LAR 2007-2013.

5.5.2. CONCLUZIA CU PRIVIRE LA PROIECTUL UNIC DE INVESTIȚII

(89) Comisia a analizat posibilitatea clasificării celor trei investiții anterioare derulate de către Autoeuropa pe același amplasament drept proiect unic de investiții.

5.5.2.1. *Investiția inițială în sisteme robotice de vopsire pentru interior și exterior (atelier de vopsit)*

(90) Proiectul a constat în achiziționarea de roboți noi pentru atelierul de vopsit, astfel realizându-se îmbunătățiri la nivelul calității, precum și al ergonomiei și al protecției muncii, al protecției mediului, al economiilor de resurse și al productivității. Comisia consideră că aceste investiții au fost necesare la acel moment pentru îmbunătățirea condițiilor de muncă din atelierul de vopsit și, prin urmare, acestea nu au fost realizate pentru pregătirea proiectului notificat.

(91) Comisia consideră că investițiile în automatizarea procesului de vopsire la interior și exterior din atelierul de vopsit și proiectul de investiții notificat prezintă diferențe tehnice și funcționale, iar deciziile privind investițiile au fost luate independent una de cealaltă. Prin urmare, Comisia consideră că investițiile inițiale în atelierul de vopsit nu sunt legate, în mod indivizibil din punct de vedere economic, de proiectul de investiții notificat și, în consecință, cele două investiții nu constituie un proiect unic de investiții în sensul punctului 60 din LAR 2007-2013.

5.5.2.2. *Investiția inițială în ștanțe (atelier de sculărie)*

(92) Atelierul de sculărie al Autoeuropa produce forme și unelte de ștanțare pentru piese metalice de caroserii de autoturisme. Acesta este specializat în producția de unelte pentru capota motorului și aripi. Atelierul de sculărie își livrează produsele către fabricile Grupului VW din toată lumea, mai exact nu se limitează la a deservi Autoeuropa. Acesta face parte din Autoeuropa, însă activitatea sa se desfășoară în regim autonom și independent de activitatea principală a fabricii, care este producția de autoturisme.

([21]) A se vedea Decizia Comisiei în cazul C34/2001 cu privire la ajutorul acordat în favoarea Ford España (nota de subsol 14 de mai sus), considerentele 36-37.

(93) Proiectul a vizat achiziția de echipamente noi pentru ștanțe, care să permită construirea de unelte de calitate superioară și creșterea volumului de producție al atelierului de sculărie. Atelierul de sculărie produce forme și unelte de ștanțare pentru întregul Grup VW, nu este amplasat pe același teren ca și investiția notificată și funcționează independent de fabrica de autoturisme. Mai mult, deciziile privind investiția pentru modernizarea atelierului de sculărie și pentru proiectul notificat au fost luate independent una de cealaltă. Prin urmare, Comisia consideră că investițiile inițiale în atelierul de sculărie nu sunt legate, în mod indivizibil din punct de vedere economic, de proiectul de investiții notificat și, în consecință, cele două proiecte de investiții nu constituie un proiect unic de investiții în sensul punctului 60 din LAR 2007-2013.

5.5.2.3. *Investiția inițială în domeniul tehnologiei informației (TI)*

(94) Proiectul a vizat achiziția de noi echipamente TI cu noi aplicații software pentru o securitate TI stabilă prevăzută a spori stabilitatea și productivitatea activității de fabricație a autoturismelor. Investițiile în domeniul TI nu prezintă legături strategice și tehnice cu proiectul notificat, care să le asocieze într-un mod indivizibil din punct de vedere economic. Mai mult, deciziile privind investiția pentru proiectul TI și pentru proiectul notificat au fost luate independent una de cealaltă. Prin urmare, Comisia consideră că cele două proiecte de investiții nu constituie un proiect unic de investiții în sensul punctului 60 din LAR 2007-2013.

5.5.3. *CONCLUZIA GENERALĂ PRIVIND CRITERIILE DE COMPATIBILITATE STANDARD*

(95) Având în vedere cele menționate anterior, Comisia consideră că costurile aferente echipamentelor destinate furnizorilor, care se ridică la 136,3 milioane EUR, pot fi considerate drept cheltuieli eligibile în cadrul proiectului notificat, în timp ce investițiile anterioare nu trebuie să fie luate în considerare. Cuantumul cheltuielilor eligibile care trebuie să fie luate în considerare pentru calcularea intensității maxime admise a ajutorului este de 623,9 milioane EUR (599,6 milioane EUR în valoarea actualizată), astfel cum se arată în tabelul 2 din prezenta decizie. Prin aplicarea mecanismului de reducere prevăzut la punctul 67 din LAR 2007-2013, cheltuielile eligibile realizate determină o intensitate maximă admisă a ajutorului de 6,13 % ESB (echivalent subvenție brută) pentru proiect.

(96) Deoarece intensitatea ajutorului propus (36,15 milioane EUR în valoare actualizată, intensitatea ajutorului de 6,03 %) nu depășește intensitatea maximă admisă a ajutorului, iar ajutorul notificat nu va fi combinat cu un alt ajutor regional pentru investiții, intensitatea ajutorului propus pentru proiect respectă LAR 2007-2013.

(97) Având în vedere aceste considerații și, deoarece nu s-au prezentat informații care să afecteze concluziile Comisiei din decizia sa de inițiere cu privire la îndeplinirea criteriilor de compatibilitate standard prevăzute la considerentul 85, Comisia consideră că s-au îndeplinit criteriile de compatibilitate standard din LAR 2007-2013.

5.6. *APLICAREA TESTELOR PREVĂZUTE ÎN DISPOZIȚIILE DE LA PUNCTUL 68 DIN LAR 2007-2013*

(98) Comisia trebuie să efectueze o analiză aprofundată în cadrul investigației oficiale, cu excepția cazului în care aceasta poate stabili fără echivoc, în cadrul procedurii respective, că nu s-au depășit pragurile pentru evaluarea aprofundată prevăzute în testele de la punctul 68 literele (a) și (b) ([22]). Pentru efectuarea testelor relevante, Comisia trebuie să definească mai întâi în mod corespunzător produsul relevant și piața geografică.

(99) În considerentul 45 din decizia sa de inițiere, Comisia a considerat că, în sensul punctului 68 din LAR 2007-2013, produsele vizate de proiectul de investiții sunt autoturisme de pe segmentele de piață A0, A și B, conform clasificării POLK.

(100) Comisia a lăsat deschisă definiția exactă a pieței relevante a produsului, luând în considerare toate definițiile alternative plauzibile ale pieței, inclusiv, în special, cea mai redusă clasificare pentru care există date disponibile.

([22]) Desigur, în orice caz și, așadar, oricare ar fi pragurile de la punctul 68 din LAR 2007-2013, Comisia trebuie să echilibreze efectele pozitive și negative ale ajutorului înainte de a concluziona cu privire la compatibilitatea acestuia cu piața internă. A se vedea Hotărârea Tribunalului în cauza T-304/08 Smurfit Kappa Group/Comisia EU:T:2012:351, punctul 94.

(101) Practica utilizării celei mai restrânse definiții a pieței pe baza segmentelor de piață individuale din industria autovehiculelor este bine întemeiată în decizii comparabile adoptate, inclusiv în deciziile finale ([23]).

(102) Această practică decizională se bazează pe ideea că întreprinderile concurente de pe toate segmentele de piață, inclusiv de pe segmentul cel mai restrâns posibil, merită să fie protejate de actori cu o poziție dominantă pe piață.

(103) Aceasta este justificată, de asemenea, prin considerente de natură economică relevante sub aspect concurențial. Mai precis, această abordare se bazează pe teoria că există substituibilitate la nivelul cererii între două produse dacă acestea sunt considerate a fi înlocuitori de către consumatori în ceea ce privește caracteristicile, prețul și utilizarea prevăzută a acestora. Prin practica sa de examinare a cotelor de piață de asemenea pe cel mai restrâns segment posibil al pieței autovehiculelor pentru care există informații disponibile, Comisia urmează tocmai această logică: și anume, aceasta consideră că substituibilitatea în ceea ce privește prețul, caracteristicile și utilizarea prevăzută se realizează cel mai strâns între produse care aparțin aceluiași segment. În acest sens, aplicarea celui mai restrâns segment de piață posibil ca o singură piață plauzibilă reflectă logica de la punctul 28 din Orientările privind concentrările orizontale, care prevede că „Produsele se pot diferenția în cadrul unei piețe relevante, astfel încât unele produse constituie înlocuitori mai apropiați decât altele. Cu cât gradul de substituibilitate între produsele părților la operațiunea de concentrare este mai ridicat, cu atât mai mare va fi probabilitatea ca acestea să majoreze prețurile în mod semnificativ. […] Motivația părților la concentrare de a crește prețurile este mai supusă constrângerilor în cazul în care întreprinderile rivale produc înlocuitori apropiați ai produselor părților la operațiune decât în cazul în care acestea oferă înlocuitori mai puțin apropiați […]".

(104) Acesta este, de asemenea, motivul pentru care autovehiculele convenționale sunt, în mod tradițional, împărțite în segmente și motivul pentru care industria automobilelor încadrează modele în diferitele segmente binecunoscute. Acesta este considerentul care a stat la baza practicii Comisiei atunci când aceasta a definit piața relevantă în cazurile care implică autovehicule, inclusiv sub aspectul segmentelor individuale, și din acest motiv, statele membre au prezentat argumentele relevante legate de piață în acest caz, la fel ca și în alte cazuri din trecut în ceea ce privește segmente individuale.

(105) Deoarece Autoeuropa va produce autoturisme pe segmentele A0 și […] conform clasificării POLK și, deoarece ar putea produce, de asemenea, autoturisme pe segmentul B conform clasificării POLK, Comisia a considerat că aceste segmente individuale și, în cazul vehiculelor sport-utilitare, și segmentul B pentru vehicule sport-utilitare conform Global Insight, precum și segmentul combinat (A0 cu B) conform clasificării POLK, ar trebui să fie, de asemenea, considerate piețe plauzibile relevante în acest caz.

(106) Comisia a considerat că piața geografică relevantă pentru produsele vizate este cel puțin spațiul SEE. Autoritățile portugheze și Autoeuropa au acceptat faptul că se aplică de către Comisie această definiție a pieței geografice în sensul prezentei notificări. ([24])

(107) În contextul celor menționate anterior și, deoarece în timpul investigației oficiale, Comisia nu a primit informații suplimentare care să arate că aceasta ar trebui să își modifice concluziile din decizia de inițiere, aceasta își menține evaluarea în ceea ce privește definiția produsului și a pieței geografice.

5.6.1. CONCLUZIA PRIVIND TESTUL COTEI DE PIAȚĂ [PUNCTUL 68 LITERA (A) DIN LAR 2007-2013]

(108) Comisia a efectuat testul prevăzut la punctul 68 litera (a) din LAR 2007-2013 pe toate piețele produsului și piețele geografice plauzibile pentru a verifica dacă cota de piață a beneficiarului este mai mare de 25 % înainte și după investiție.

(109) Având în vedere faptul că nu a putut fi stabilită existența unei singure piețe a produsului și a unei singure piețe geografice relevante, a trebuit să fie luate în considerare rezultatele pentru toate piețele plauzibile. Cota de piață a Grupului VW pe segmentele individuale A și B și pe segmentul combinat A0, A și B (conform clasificării POLK) din SEE reprezintă peste 25 % în toți anii dintre 2013 și 2019. Prin urmare, Comisia concluzionează că s-a depășit pragul prevăzut la punctul 68 litera (a).

([23]) A se vedea, de exemplu, decizia finală a Comisiei în cazul Porsche, SA.34118 (adoptată în iulie 2014), în care aceasta a lăsat deschisă chestiunea cu privire la definiția pieței, recurgând la abordarea tradițională de a examina toate „definițiile plauzibile ale pieței care definesc segmentele individuale de autovehicule (inclusiv cea mai restrânsă clasificare pentru care există date disponibile)". A se vedea considerentul 86 din prezenta decizie, care citează o serie de cazuri, inclusiv Fiat Powertrain technologies, SA.30340, considerentul 88 („Deoarece proiectul nu depășește pragurile prevăzute la punctul 68 litera (a) din LAR la nivelul celei mai restrânse segmentări a pieței produsului în aval pentru care există date disponibile, rezultă că proiectul nu depășește pragurile prevăzute la punctul 68 litera (a) din LAR pentru toate combinațiile posibile ale acestor segmente de autoturisme"). Deciziile Comisiei în ceea ce privește ajutoarele de stat SA.30340 Fiat Powertrain Technologies, Decizia din 9 februarie 2011 [C (2011) 612] (JO C 151, 21.5.2011, p. 5); SA.32169 Volkswagen Sachsen, Decizia din 13 iulie 2011 [C(2011) 4935] (JO C 361, 10.12.2011, p. 17).

([24]) A se vedea, de asemenea, secțiunea 3.3.2.2 din decizia de inițiere.

5.6.2. CONCLUZIA PRIVIND CAPACITATEA DE PRODUCȚIE CONFORM TESTULUI PIEȚEI SUBPERFORMANTE [PUNCTUL 68 LITERA (B) DIN LAR 2007-2013]

(110) Deoarece rezultatul testului de la punctul 68 litera (a) presupune deja trecerea la evaluarea aprofundată a ajutorului, nu este necesar să se efectueze testul de la punctul 68 litera (b).

5.6.3. CONCLUZIE

(111) În contextul celor menționate anterior, Comisia decide că s-a depășit pragul relevant al testului de la punctul 68 litera (a). Prin urmare, Comisia decide să efectueze o verificare detaliată, după inițierea procedurii prevăzute la articolul 108 alineatul (2) din TFUE, pentru a determina dacă ajutorul este necesar pentru stimularea investiției și dacă avantajele măsurii de ajutor contrabalansează denaturarea concurenței și efectele asupra schimburilor comerciale dintre statele membre rezultate ca urmare a acordării ajutorului.

5.7. *EVALUAREA APROFUNDATĂ A MĂSURII DE AJUTOR*

(112) Evaluarea aprofundată este realizată pe baza Comunicării privind evaluarea aprofundată.

5.7.1. EFECTELE POZITIVE ALE AJUTORULUI

5.7.1.1. *Obiectivul ajutorului*

(113) Punctul 12 din Comunicarea privind evaluarea aprofundată (IDAC) prevede ca statele membre să argumenteze contribuția proiectului de investiții la dezvoltarea regiunii vizate. Comisia ia act de efectele pozitive ale investiției la nivel regional, așa cum sunt prezentate de Portugalia (a se vedea considerentele 45 și 49), și consideră că, în mod specific, efectele directe și indirecte ale creării de locuri de muncă, instalarea de furnizori suplimentari în regiune, transferul de cunoștințe în regiune și îmbunătățirea bazei de competențe la nivel regional reprezintă o contribuție semnificativă la dezvoltarea regiunii și la realizarea obiectivului de coeziune al UE.

5.7.1.2. *Caracterul adecvat al instrumentului de ajutor*

(114) Punctele 17 și 18 din IDAC subliniază faptul că ajutorul de stat acordat sub forma unui ajutor pentru investiții inițiale reprezintă doar unul dintre mijloacele de eliminare a deficiențelor pieței și de promovare a dezvoltării economice în regiunile defavorizate. Ajutorul constituie un instrument adecvat dacă oferă avantaje specifice în comparație cu alte măsuri de politică. În conformitate cu punctul 18 din IDAC, doar „măsurile pentru care statul membru a luat în considerare alte opțiuni de politică și în cazul cărora sunt stabilite avantajele utilizării unui instrument selectiv cum ar fi ajutoarele de stat pentru o anumită întreprindere sunt considerate a fi un instrument adecvat".

(115) Portugalia a justificat (a se vedea considerentele 51 și 52 de mai sus) caracterul adecvat al instrumentului de ajutor prin situația economică din regiunea Peninsula de Setubal, dovedind că regiunea este defavorizată comparativ cu media națională: în perioada 2011-2013, PIB-ul regional pe cap de locuitor a fost de aproximativ 75 % din media înregistrată la nivelul Portugaliei.

(116) Având în vedere situația socio-economică din regiunea Peninsula de Setubal, astfel cum a fost confirmată prin statutul său de regiune eligibilă pentru ajutor regional în conformitate cu articolul 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE cu un plafon de intensitate a ajutorului de 15 % și în concordanță cu practica decizională anterioară (de exemplu, în decizia Dell Poland ([25]) și decizia Porsche ([26])), Comisia acceptă faptul că acordarea ajutorului de stat reprezintă un instrument adecvat pentru realizarea obiectivului de dezvoltare regională în regiunea vizată.

5.7.1.3. *Efectul stimulativ/scenariul contrafactual*

(117) Punctul 20 din IDAC prevede faptul că trebuie să se respecte condițiile oficiale privind efectul stimulativ, astfel cum sunt prevăzute la punctul 38 din LAR 20072013. Comisia a verificat, în secțiunea 5.5 de mai sus, dacă acest lucru este valabil în cazul proiectului notificat. În ceea ce privește efectul stimulativ semnificativ, IDAC

([25]) Decizia 2010/54/CE a Comisiei din 23 septembrie 2009 privind ajutorul pe care Polonia intenționează să îl pună în aplicare pentru Dell Products (Poland) Sp. z o.o. C 46/08 (ex N 775/07) (JO L 29, 2.2.2010, p. 8), considerentul 171.

([26]) SA.34118 (2012/C, ex 2011/N), nepublicată încă în JO, disponibilă la adresa http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm?clear=1&policy_area_id=3, considerentul 107.

prevede verificarea detaliată de către Comisie dacă ajutorul este necesar pentru a schimba comportamentul beneficiarului în sensul realizării de investiții (suplimentare) de către acesta în regiunea asistată vizată. Punctul 22 din IDAC arată că efectul stimulativ poate fi dovedit prin două scenarii posibile: în absența ajutorului în cauză, nu s-ar efectua nicio investiție deoarece, fără ajutor, investiția nu ar fi profitabilă pentru întreprindere, indiferent de locație (scenariul 1); în absența ajutorului, investiția s-ar realiza într-o altă locație (scenariul 2).

(118) În IDAC se solicită statului membru să demonstreze existența efectului stimulativ al ajutorului și să furnizeze dovezi clare cu privire la faptul că ajutorul a avut în mod efectiv un impact asupra alegerii investiției sau a alegerii locației proiectului. Astfel, sarcina probei în ceea ce privește existența unui efect stimulativ revine statului membru. În acest context, statului membru i se solicită, de asemenea, să furnizeze o descriere cuprinzătoare a scenariului contrafactual în care nu s-ar acorda niciun ajutor beneficiarului. Scenariul contrafactual trebuie să fie considerat realist de către Comisie.

(119) Autoritățile portugheze au afirmat (a se vedea considerentul 54 de mai sus) că ajutorul acordat Autoeuropa se încadrează la scenariul 2 și au prezentat un scenariu contrafactual care reflecta investiția concretă și planificarea locației pentru proiectul notificat care a considerat ca locație alternativă o fabrică în [locația 1dintr-o zonă neasistată din SEE], […].

(120) Punctul 25 din IDAC indică faptul că statul membru ar putea furniza dovezi cu privire la efectul stimulativ al ajutorului pentru o situație cu scenariul 2 punând la dispoziție documente ale întreprinderii care demonstrează că a fost efectuată o comparație între costurile și beneficiile amplasării investiției în regiunea asistată selectată și cele referitoare la o locație alternativă. Statul membru este invitat să prezinte rapoarte financiare, planuri interne de afaceri și documente care se referă la diverse scenarii de investiții.

(121) Portugalia a prezentat (a se vedea considerentele 68, 70 și 71 de mai sus) dovezi actuale și autentice care atestă procesul decizional în mai multe etape al Grupului VW, și pentru proiectul notificat, al mărcii Volkswagen, în primul rând cu privire la decizia în privința investiției și apoi la decizia referitoare la investiție și locație.

(122) Această documentație arată că, după stabilirea potențialului de vânzări de produse noi pe segmentul A0 al vehiculelor sport-utilitare și […] ([…]) în runda de planificare 61, departamentul de control [Autoritatea de control a grupului] a identificat inițial, în iulie 2012, patru opțiuni pentru amplasarea producției: Setubal, [locația 1 dintr-o zonă neasistată din SEE], [locația 2 din afara SEE] și [locația 3 dintr-o zonă neasistată din SEE] prin aplicarea a două criterii principale: dacă se mai pot instala capacități suplimentare într-o fabrică existentă și dacă instalațiile existente sunt compatibile cu investiția prevăzută. Calculele efectuate de [Autoritatea de control a grupului] au inclus, de asemenea, volumul vânzărilor de [model prestabilit], a cărui producție era prevăzută pentru a fi lansată într-o perioadă similară. Au fost elaborate trei alternative cu volumul împărțit între cele patru amplasamente. Pentru fiecare alternativă au fost calculate costurile de producție pe autoturism, iar rezultatul acestor calcule a arătat că, la acel moment, cea mai bună alternativă ar fi fost să se combine volumele de [model prestabilit] și de vehicule sport-utilitare de pe segmentul A0 din [locația 1 dintr-o zonă neasistată din SEE] și să se limiteze volumele noi din Setubal la segmentul […].

(123) În cadrul procesului de planificare ulterior, departamentul de control a decis să excludă [locația 3 dintr-o zonă neasistată din SEE] din cauza dezavantajelor în ceea ce privește costurile de personal și [locația 2 din afara SEE] din cauza dezavantajului în ceea ce privește costurile de logistică și, prin urmare, a reținut doar [locația 1 dintr-o zonă neasistată din SEE] ca soluție alternativă viabilă la Setubal.

(124) Comisia menționează că, în ianuarie 2014, Volskwagen a decis să amplaseze producția de [model prestabilit] în [locația 1 dintr-o zonă neasistată din SEE] și [locația 2 din afara SEE] unde se producea deja modelul predecesor. Portugalia a prezentat dovezi pentru a atesta faptul că, chiar și după luarea deciziei privind [model prestabilit], [locația 1 dintr-o zonă neasistată din SEE] a rămas un scenariu realist pentru investiția notificată. Documentele prezentate permit Comisiei să concluzioneze că, în martie 2014, atunci când VAP a luat decizia privind produsul, [locația 1 dintr-o zonă neasistată din SEE] a avut o capacitate suficientă pentru a satisface cerințele proiectului notificat. Acest lucru este susținut ulterior de decizia Grupului VW din martie 2015 de a realiza în [locația 1 dintr-o zonă neasistată din SEE] un alt model cu o capacitate de producție anuală similară cu cea din proiectul notificat.

(125) Mai mult, Comisia a verificat dacă, în cadrul scenariului contrafactual, au fost luate în considerare toate costurile relevante aferente unor transferuri suplimentare necesare în [locația 1 dintr-o zonă neasistată din SEE] pentru a face față unei capacități suplimentare necesare pentru proiectul notificat. În plus, aceasta ia act de argumentul Portugaliei conform căruia dacă regiunea Setubal nu ar fi fost aleasă ca locație pentru proiectul notificat, este posibil ca Autoeuropa să fi fost nevoită să închidă cel puțin părțile majore ale fabricii. Comisia a verificat dacă, în cadrul scenariului contrafactual, au fost luate în considerare atât costurile aferente disponibilizării angajaților din Setubal, cât și costurile aferente rambursării ajutorului de stat acordat în cadrul proiectelor de investiții anterioare menționate la secțiunea 4.2.

(126) Comisia s-a asigurat, de asemenea, că calculele costurilor de investiție și de producție aferente celor două locații utilizate în scenariul contrafactual sunt precise și se bazează pe date credibile furnizate de către fabrici sau pe ipoteze credibile.

(127) Astfel cum s-a descris în considerentul 70 și anexa I la prezenta decizie, din devizul costurilor de producție aferente locației, care include costurile de producție și costurile de investiție, a reieșit un dezavantaj al costurilor de 90 de milioane EUR în valoare nominală pentru Setubal comparativ cu [locația 1 dintr-o zonă neasistată din SEE]. Pentru a reduce dezavantajul Setubal și având în vedere decizia oficială următoare a VAI cu privire la amplasarea proiectului de investiții, după ce VAP luase decizia cu privire la produs la 10 martie 2014, Autoeuropa a introdus o cerere pentru ajutor la 31 martie 2014.

(128) La 28 mai 2014 și 26 iunie 2014, VAI a decis să amplaseze investiția notificată în Setubal. Astfel cum s-a înregistrat în procesul-verbal al reuniunilor VAI, această decizie a fost adoptată în mod explicit sub rezerva disponibilității ajutorului de stat. Lucrările cu privire la proiect au fost demarate la 26 iunie 2014.

(129) Comisia a stabilit deja anterior (a se vedea considerentul 85) că, în conformitate cu punctul 20 din IDAC, au fost îndeplinite cerințele oficiale privind efectul stimulativ prevăzute la punctul 38 din LAR 2007-2013. În plus, autoritățile portugheze au prezentat dovezi clare privind faptul că ajutorul a ajut în mod efectiv un impact asupra alegerii locației investiției, deoarece decizia Grupului VW de amplasare a proiectului notificat în Setubal a fost luată doar după semnarea contractului de investiții ([27]), ceea ce a confirmat faptul că proiectul de investiții ar fi eligibil pentru ajutor de stat. Comisia consideră, în conformitate cu punctele 23 și 25 din IDAC, că scenariul contrafactual prezentat de Portugalia este realist și susținut de dovezi autentice și actuale care dovedesc faptul că ajutorul are un real efect stimulativ (semnificativ): prin reducerea discrepanței legate de viabilitate între ambele locații în favoarea Setubal, ajutorul a contribuit la schimbarea deciziei privind locația a întreprinderii beneficiare. În lipsa ajutorului, investiția nu ar fi fost efectuată în Setubal.

5.7.1.4. *Proporționalitatea ajutorului*

(130) Punctul 29 din IDAC prevede că, pentru ca ajutorul să fie proporțional, valoarea și intensitatea ajutorului trebuie să se limiteze la minimul necesar pentru realizarea investiției în regiunea asistată.

(131) În general, ajutorul regional este considerat a fi proporțional cu gravitatea problemelor care afectează regiunile asistate dacă respectă plafonul aplicabil ajutoarelor regionale, inclusiv reducerea automată și progresivă a plafonului ajutorului regional pentru proiecte mari de investiții (care este deja inclus în harta aplicabilă a ajutoarelor de stat regionale). Intensitatea ajutorului aplicată în acest caz nu este superioară plafoanelor ajutoarelor regionale, corectate prin mecanismul de reducere progresivă, astfel cum s-a stabilit deja în considerentul 96.

(132) În plus față de principiul general al proporționalității prevăzut în LAR 2007-2013, prin Comunicarea privind evaluarea aprofundată se solicită efectuarea unei evaluări mai detaliate. Conform scenariului 2 din Comunicarea privind evaluarea aprofundată, ajutorul este considerat a fi proporțional în cazul în care este echivalent cu diferența dintre costurile nete pentru realizarea de către întreprinderea beneficiară a unor investiții în regiunea asistată și costurile nete pentru investiții în locația alternativă.

(133) Documentația prezentată de Portugalia (a se vedea considerentele 68, 70 și 71 de mai sus) atestă faptul că ajutorul a fost limitat la valoarea necesară, deoarece nu depășește diferența de costuri dintre situația amplasării investiției în Setubal și cea a amplasării acesteia în […]. Calculul efectuat la momentul analizei contrafactuale (și pe baza documentelor redactate la momentul luării deciziei cu privire la investiție) arată că, chiar și cu ajutor, regiunea Setubal a fost cu 14,6 milioane EUR mai costisitoare în valoare actualizată decât [locația 1 dintr-o zonă neasistată din SEE]. Comisia menționează că dezavantajul de cost rămas a fost considerat drept acceptabil din cauza anumitor aspecte legate de calitate, cum ar fi motivele de responsabilitate socială (fără investiție, Autoeuropa ar fi trebuit să închidă părți majore din fabrica din Setubal) sau posibilitatea ca Setubal să acopere vârfuri de producție fără niciun alt sprijin din partea altor fabrici, în timp ce [locația 1 dintr-o zonă neasistată din SEE] ar trebui să își transfere o parte din producție în [locație din afara SEE]. Dacă calculul s-a efectuat ținându-se cont de cuantumul ajutorului notificat de 36,15 milioane EUR ([28]) la valoare actualizată, dezavantajul locației din Setubal ar fi totuși de 11,85 milioane EUR (48 de milioane EUR – 36,15 milioane EUR).

([27]) Contractul de investiții a inclus o clauză suspensivă care prevedea ca demararea proiectului să depindă de decizia Grupului VW, cu condiția ca decizia respectivă să fie luată înainte de 30 iunie 2014.

([28]) A se vedea explicația pentru diferența dintre cuantumurile ajutorului, de la nota de subsol 19 de mai sus.

(134) Deoarece ajutorul este limitat la suma necesară pentru a compensa costurile suplimentare nete aferente amplasării proiectului de investiții în Setubal, comparativ cu locația alternativă [locația 1 dintr-o zonă neasistată din SEE], Comisia consideră că s-a demonstrat proporționalitatea ajutorului la data luării deciziei cu privire la locație.

5.7.2. EFECTELE NEGATIVE ALE AJUTORULUI ASUPRA CONCURENȚEI ȘI A SCHIMBURILOR COMERCIALE

(135) La punctul 40 din Comunicarea privind evaluarea aprofundată se menționează că „în cazul în care analiza comparativă sugerează că investiția ar fi fost întreprinsă chiar și în absența ajutorului, deși eventual în altă locație (scenariul 2) și, în cazul în care ajutorul este proporțional, în principiu, indicațiile posibile ale denaturărilor cum ar fi o cotă mare de piață și creșterea capacității pe o piață neperformantă ar fi aceleași, indiferent de ajutor".

(136) Fără ajutorul notificat, investiția ar fi fost realizată într-o altă locație din SEE, ceea ce ar fi avut drept rezultat același nivel de denaturare a concurenței (mai exact, scenariul 2). Deoarece ajutorul este limitat la necesarul minim pentru compensarea costurilor suplimentare care decurg din handicapurile regionale ale unei zone asistate, acesta nu produce efecte negative necorespunzătoare asupra concurenței, cum ar fi eliminarea investițiilor private.

(137) Conform punctului 50 din IDAC, din cauza specificității sale geografice, eventualele efecte negative produse de ajutorul regional asupra locației sunt deja recunoscute și limitate într-o anumită măsură prin LAR și hărțile ajutoarelor regionale, care stabilesc lista completă a zonelor eligibile pentru acordarea ajutorului regional, ținând cont de obiectivele în ceea ce privește capitalurile proprii și politica de coeziune, precum și de intensitățile ajutoarelor eligibile. Cu toate acestea, în conformitate cu punctul 53 din IDAC, în cazul în care, în absența ajutorului, investiția ar fi fost realizată într-o regiune mai săracă (mai multe handicapuri regionale – intensitatea maximă a ajutoarelor regionale mai ridicată) sau într-o regiune considerată a avea aceleași handicapuri regionale ca și regiunea țintă (aceeași intensitate maximă a ajutoarelor regionale) acest lucru ar constitui un efect negativ asupra comerțului și, în testul comparativ global, un element negativ care are puține șanse să fie compensat prin elemente pozitive deoarece este contrar obiectivului însuși care este urmărit de ajutoarele regionale.

(138) În cazul proiectului notificat, nu s-a avut în vedere o investiție de tip „greenfield" (investiție de la zero), deoarece un pachet de investiții de [140 000-160 000] de autoturisme care se încadrează pe segmentul de piață cu prețul […] este prea mic pentru ca o astfel de investiție de la zero să fie considerată viabilă. Prin aplicarea a două criterii, capacitățile suplimentare existente și instalațiile compatibile cu proiectul prevăzut, singurele locații alternative inițiale au fost limitate la [locația 1] (zonă neasistată din [SEE]), [locația 2] ([din afara SEE]) și [locația 3] ([zonă neasistată din SEE); [locația 2 din afara SEE] și [locația 3 dintr-o zonă neasistată din SEE] au fost ulterior excluse, deoarece erau caracterizate prin costuri ridicate cu logistica și, respectiv, cu personalul.

(139) Prin urmare, Comisia concluzionează că nu există niciun indiciu conform căruia investiția ar fi fost amplasată într-o altă regiune asistată cu un plafon mai mare sau similar al intensității ajutorului: prin urmare, Comisia consideră că ajutorul nu produce niciun efect anticoeziune care să fie contrar obiectivului însuși al ajutorului regional și că ajutorul nu produce efecte negative necorespunzătoare asupra comerțului.

5.8. *ECHILIBRAREA*

(140) După stabilirea faptului că ajutorul oferă un stimulent pentru derularea investiției în regiunea respectivă și că este proporțional, este necesară echilibrarea efectelor pozitive ale ajutorului cu efectele negative ale acestuia.

(141) Evaluarea a confirmat că măsura de ajutor are un efect stimulativ de atragere a unei investiții care aduce o contribuție importantă la dezvoltarea regională a unei regiuni defavorizate care este eligibilă pentru ajutor regional în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE, fără a priva de investiție o regiune cu un plafon de intensitate a ajutorului identic sau mai ridicat (absența unui efect defavorabil coeziunii). Comisia consideră că atragerea unei investiții către o regiune mai săracă aduce mai multe beneficii coeziunii în cadrul Uniunii decât în cazul în care aceeași investiție ar fi fost localizată într-o regiune mai dezvoltată. Astfel cum se menționează la punctul 53 din IDAC, Comisia consideră că „efectele pozitive ale ajutoarelor regionale care nu fac decât să compenseze diferența în costuri relative legată de alegerea unei alte locații de investiții, mai dezvoltate […] compensează eventualele efecte negative ale celeilalte locații pentru noi investiții".

(142) Având în vedere cele de mai sus, Comisia constată că, deoarece ajutorul este proporțional cu diferența în ceea ce privește costurile nete pentru realizarea investiției în locația selectată, în comparație cu o locație alternativă mai dezvoltată, efectele pozitive ale ajutorului în ceea ce privește obiectivul și caracterul adecvat al acestuia, astfel cum s-a demonstrat mai sus, compensează efectele negative ale celeilalte locații.

(143) În conformitate cu punctul 68 din LAR 2007-2013 și ținând seama de evaluarea aprofundată efectuată pe baza IDAC, Comisia concluzionează că ajutorul este necesar pentru a oferi un efect stimulativ pentru investiții și că beneficiile măsurii de ajutor contrabalansează denaturarea rezultată a concurenței și efectele asupra schimburilor comerciale dintre statele membre.

6. **CONCLUZIE**

(144) Comisia concluzionează că ajutorul regional pentru investiții propus în favoarea Volkswagen Autoeuropa, Lda, acordat la 30 aprilie 2014, cu condiția ca acesta să fie supus doar aprobării de către Comisie, îndeplinește toate condițiile stabilite în LAR 2007-2013 și în IDAC și, prin urmare, poate fi considerat compatibil cu piața internă în conformitate cu articolul 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE.

(145) Comisia reamintește că, în conformitate cu considerentul 16 din decizia de inițiere, Portugalia s-a obligat ca nici valoarea ajutorului notificat, nici intensitatea ajutorului notificat să nu fie depășite în cazul în care cheltuielile eligibile realizate se abat de la valoarea preconizată a cheltuielilor eligibile, astfel cum s-a luat în calcul în notificare și în calcularea valorii maxime a ajutorului. Portugalia s-a angajat totodată să prezinte un raport intermediar Comisiei la perioade de cinci ani, începând de la data aprobării ajutorului de către Comisie (inclusiv informații cu privire la sumele plătite și la orice alte proiecte de investiții demarate în cadrul aceluiași amplasament/aceleiași fabrici), și un raport final în decurs de șase luni de la plata ultimei tranșe a ajutorului, în conformitate cu calendarul de plăți aprobat,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Ajutorul de stat pe care Portugalia intenționează să îl pună în aplicare pentru Volkswagen Autoeuropa, Lda, în cuantum de 36,15 milioane EUR în valoare actualizată și reprezentând o intensitate maximă a ajutorului de 6,03 % echivalent subvenție brută, este compatibil cu piața internă în sensul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

În consecință, se autorizează punerea în aplicare a ajutorului în valoare maximă de 36,15 milioane EUR, în valoare actualizată, și având o intensitate maximă a ajutorului de 6,03 % echivalent subvenție brută

Articolul 2

Prezenta decizie se adresează Republicii Portugheze.

Adoptată la Bruxelles, 27 noiembrie 2015.

Pentru Comisie
Margrethe VESTAGER
Membră a Comisiei