ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2017/166

z 27. novembra 2015

o štátnej pomoci SA. 38831 (2014/C) (ex 2014/N), ktorú sa chystá implementovať Portugalsko pre spoločnosť Volkswagen Autoeuropa, Lda

[oznámené pod číslom C(2015) 8232]

(Iba portugalské znenie je autentické)

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 108 ods. 2 prvý pododsek,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

po vyzvaní zainteresovaných strán, aby predložili pripomienky v súlade s uvedenými ustanoveniami, a so zreteľom na tieto pripomienky ([1]),

keďže:

1. POSTUP

(1) Elektronickým oznámením zaevidovaným dňa 30. júna 2014 Portugalsko notifikovalo o udelení regionálnej investičnej pomoci, ktorá je predmetom schválenia Komisiou, 30. apríla 2014 spoločnosti Volkswagen Autoeuropa, Lda (ďalej len „Autoeuropa“).

(2) Listom z 2. októbra 2014 Komisia informovala Portugalsko, že pokiaľ ide o predmetnú pomoc, rozhodla sa začať konanie podľa článku 108 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

(3) Rozhodnutie Komisie o začatí konania bolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* ([2]). Komisia vyzvala zainteresované strany, aby predložili svoje pripomienky k uvedenej pomoci.

(4) Portugalsko predložilo pripomienky týkajúce sa rozhodnutia o začatí konania 15. decembra 2014 (2014/127950); ďalšie informácie poskytli listy z 27. februára 2015 (2015/019588), 12. júna 2015 (2015/056315) a 27. júla 2015 (2015/073908). Stretnutie medzi útvarmi Komisie, portugalskými orgánmi a príjemcom pomoci sa konalo 19. mája 2015 na pôde Autoeuropy.

(5) Komisia od nich nedostala žiadne pripomienky.

2. PODROBNÝ OPIS OPATRENIA/POMOCI

2.1. *CIEĽ OPATRENIA POMOCI*

(6) Poskytnutím pomoci pre investíciu do existujúcej prevádzky Autoeuropy v Palmele, Palmele v regióne Peninsula de Setubal, ktorý je podporovanou oblasťou podľa článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ so štandardnou výškou stropu regionálnej pomoci pre veľké podniky vo výške 15 % podľa portugalskej mapy regionálnej pomoci, ktorá sa vzťahuje na obdobie 2007 až jún 2014 ([3]), plánuje Portugalsko ďalší rozvoj tohto regiónu.

([1]) Ú. v. EÚ C 460, 19.12.2014, s. 55.
([2]) Pozri poznámku pod čiarou č. 1.
([3]) Štátna pomoc č. 727/2006 – Portugalsko – mapa regionálnej pomoci na roky 2007 – 2013 (Ú. v. EÚ C 68, 24.3.2007, s. 26), predĺžená do konca júna 2014 na základe SA.37471 (2013/N) – Predĺženie portugalskej mapy regionálnej pomoci na roky 2007 – 2013 do 30. júna 2014 (Ú. v. EÚ C 50, 21.2.2014, s. 16).

2.2. *PRÍJEMCOVIA POMOCI*

(7) Príjemca pomoci, spoločnosť Autoeuropa, je 100 % dcérskou spoločnosťou skupiny Volkswagen (ďalej len „koncern VW“). Koncern VW bol uvedený v mnohých rozhodnutiach o štátnej podpore, najnovšie v rozhodnutí Komisie z 9. júla 2014 o začatí konania vo veci formálneho zisťovania týkajúceho sa regionálnej pomoci v prospech spoločnosti AUDI HUNGARIA MOTOR Ltd. ([4]), na ktoré sa Komisia odvoláva pri detailnejšom popise koncernu VW.

(8) Autoeuropa je v regióne Setubal aktívna od júna 1991. Pod značkou VW produkuje niekoľko modelov osobných automobilov. Spoločnosť Autoeuropa je veľká firma. V zmysle usmernení Spoločenstva o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu firiem v ťažkostiach ([5]), ktoré sú platné v čase oznámenia, nemožno koncern VW ani Autoeuropu považovať za firmu v ťažkostiach.

2.3. *INVESTIČNÝ PROJEKT*

(9) Investičný projekt spočíva v zavedení novej výrobnej technológie, tzv. Modularer Querbaukasten (ďalej len „MQB“), ktorá nahrádza tradičnú výrobu založenú na platformách. Táto nová výrobná technológia umožňuje vysokú mieru flexibility pri výrobe osobných automobilov a realizovanie významných synergických účinkov pri ich výrobe. Komisia sa vo veci začatia formálneho vyšetrovania regionálnej pomoci z dôvodu podrobnejšieho opisu technológie odvoláva na svoje rozhodnutie z 13. júla 2011 ([6]).

(10) Investície v Palmele Autoeurope umožňujú vyrábať osobné automobily, ktoré na trhu osobných automobilov patria do troch rôznych segmentov podľa klasifikácie POLK ([7]), konkrétne do segmentov A0, A a B. V súčasnosti plánuje koncern VW na novej výrobnej linke výrobu SUV patriaceho do segmentu A0 a doteraz nezadefinovaného osobného automobilu patriaceho do segmentu […] (*), ktorý má nahradiť súčasný platformový model segmentu […] Autoeuropy. Koncern VW nevylúčil možnosť, že do piatich rokov od ukončenia investície začne s výrobou osobného automobilu patriaceho do segmentu B. Celková kapacita vytvorená investíciou dosahuje [140 000 – 160 000] automobilov ročne, pričom podľa súčasných plánov kapacita [80 000 – 100 000] pripadá na výrobu A0-SUV a kapacita [50 000 – 60 000] je pridelená modelu v segmente […].

(11) Investícia sa začala 26. júna 2014 a jej takmer úplne dokončenie je plánované na december 2018. Plný nábeh výroby je plánovaný na koniec roka 2018.

2.4. *NÁKLADY INVESTIČNÉHO PROJEKTU*

(12) Podľa podpísanej investície a zmluvy o udelení pomoci medzi Portugalskom a koncernom VW a predloženia Portugalska z 28. júla 2014 zahŕňa investícia oprávnené výdavky na zariadenie a infraštruktúru (výstavba) 672,9 milióna EUR, ktoré vzniknú medzi rokmi 2014 a 2019. Približne štvrtina výdavkov pripadá na vybavenie dodávateľov, t. j. kapitálové aktíva financované Autoeuropou, ktoré nebudú používané v Autoeurope v Palmele, budú však dostupné na používanie dodávateľom Autoeuropy v ich prevádzkach pri výrobe častí a súčiastok pre koncern VW. Tieto aktíva ostávajú vo vlastníctve koncernu VW, aj keď tvoria neoddeliteľnú súčasť výrobného inventára dodávateľov.

(13) Výdavky sa vzťahujú výlučne na nové, hmotné aktíva. Tabuľka odvodená od investičnej zmluvy rozdeľuje plánované oprávnené výdavky podľa typu a roku.

([4]) Vec SA.36754 veľké investičné projekty – HU – Pomoc pre AUDI HUNGARIA MOTOR Ltd (Ú. v. EÚ C 418, 21.11.2014, s. 25).
([5]) Ú. v. EÚ C 244, 1.10.2004, s. 2.
([6]) Vec SA.32169 – Nemecko – veľké investičné projekty – Pomoc pre spoločnosť Volkswagen Sachsen GmbH (Ú. v. EÚ C 361, 10.12.2011, s. 17).
([7]) Spoločnosť R. L. Polk & Co. (označovaná aj ako POLK) je celosvetovo integrovaná organizácia a hlavný poskytovateľ trhových informácií a analýz v automobilovom priemysle. Spoločnosť IHS Inc., hlavný globálny zdroj kritických informácií a analýz dokončila nadobudnutie spoločnosti R. L. Polk & Co 16. júla 2013.
(*) Obchodné tajomstvo.

Tabuľka 1

Rozdelenie oprávnených výdavkov v miliónoch EUR – Investičná zmluva

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Súčet
Vybavenie	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Vybavenie dodávateľov	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
SPOLU	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**672,9**

(14) Toto rozdelenie výdavkov založené na informáciách o investičnej zmluve je iné ako rozdelenie výdavkov vo formulári doplňujúcich informácií, ktorý je pripojený k oznámeniu. V doplňujúcom formulári portugalské orgány vysvetľujú zníženie celkových investičných nákladov koncernu VW z 672,95 milióna EUR v investičnej zmluve na 623,85 milióna EUR. Rozdelenie na základe formulára doplňujúcich informácií je uvedené v nasledujúcej tabuľke.

Tabuľka 2

Rozdelenie oprávnených výdavkov v miliónoch EUR – Formulár doplňujúcich informácií

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Súčet
Vybavenie	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Vybavenie dodávateľov	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
SPOLU	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**623,9**

2.5. *PRÁVNY ZÁKLAD*

(15) Vnútroštátny právny základ pre poskytovanie pomoci je vyhláška č. 287/2007 zo 17. augusta zmenená vyhláškou č. 65/2009 z 20. marca, ktorá schvaľuje národný rámec podpory investícií podnikov a nariadenie č. 1464/2007 z 15. novembra zmenená nariadením č. 1103/2010 z 25. októbra, ktoré ustanovuje a reguluje program pomoci „Sistema de Incentivos a Inovação“.

(16) Portugalsko poskytlo pomoc, ktorá podlieha schváleniu Komisie, uplatnením svojho programu pomoci „Sistema de Incentivos a Inovação“. Tento program pomoci dostal skupinovú výnimku na základe nariadenia Komisie (ES) č. 800/2008 ([8]) (ďalej len „VNSV 2008“), v prípade žiadostí o pomoc, ktoré sú pod hraničnou hodnotou vymedzujúcou notifikačnú povinnosť podľa článku 6.

2.6. *OPATRENIA POMOCI*

(17) Pomoc, ktorá podlieha schváleniu Komisie, bola poskytnutá formou pomoci a investičnej zmluvy podpísanej 30. apríla 2014. Práce na investícii sa začali 26. júna 2014, teda po podpise zmluvy.

([8]) Nariadenie Komisie (ES) č. 800/2008 zo 6. augusta 2008, ktoré určité kategórie pomoci vyhlasuje za zlučiteľné so spoločným trhom na základe článku 87 a 88 Zmluvy (Všeobecné nariadenie o skupinových výnimkách) (Ú. v. EÚ L 214, 9.8.2008, s. 3), predĺžené do 30. júna 2014.

(18) Pomoc sa poskytuje vo forme čiastočne návratného grantu. Investičná zmluva sa vzťahuje na návratný grant vo výške 52,49 milióna EUR (nominálna hodnota) na investičné výdavky (vrátane vybavenia dodávateľov) vo výške 672,95 milióna EUR, ktorý sa čiastočne pretransformuje na priamy grant za predpokladu, že Autoeuropa splní určité zmluvne dojednané realizačné parametre. Z oznámenia vyplýva, že najnovšie plánovanie výdavkov koncernu VW viedlo k miernemu zníženiu objemu očakávaných investičných výdavkov (623,9 milióna EUR). Pri zohľadnení tohto zníženého objemu predstavuje notifikovaná výška pomoci pri cenách roku 2014 36,15 milióna EUR, čo zodpovedá notifikovanej intenzite pomoci 6,03 %. Portugalsko sa zaviazalo, že ak sa zrealizované oprávnené výdavky odklonia od plánovanej výšky oprávnených nákladov, ktorá bola braná do úvahy v notifikácii a výpočte maximálnej výšky pomoci, k prekročeniu notifikovanej výšky pomoci ani notifikovanej intenzity pomoci nedôjde.

(19) Portugalsko potvrdzuje, že Autoeuropa/Volkswagen z vlastných zdrojov ponesie prinajmenšom 25 % opravených výdavkov vo forme vlastného príspevku, ktorý nezahŕňa žiadnu verejnú podporu.

(20) Autoeuropa/Volkswagen sa zaväzuje, že investíciu udržia aspoň 5 rokov po jej ukončení.

2.7. *DÔVODY NA ZAČATIE KONANIA*

(21) V rozhodnutí o začatí konania vyjadrila Komisia obavy o zlučiteľnosti opatrenia so zásadami usmernení o národnej regionálnej pomoci na roky 2007 – 2013 ([9]) (ďalej len „RAG 2007 – 2013“), ktoré sa týkajú oprávnených výdavkov, maximálnej výšky pomoci a maximálnej intenzity pomoci, a teda jej zlučiteľnosti s vnútorným trhom.

(22) Komisia uvádza, že notifikované oprávnené výdavky zahŕňajúce náklady na vybavenie dodávateľov vzbudzujú jej pochybnosti, a preto nie je schopná potvrdiť, že notifikovaná maximálna výška pomoci, ktorá sa vypočítava s ohľadom na celkové notifikované investičné výdavky, nepresahuje maximálnu prípustnú výšku.

(23) Komisia okrem toho uvádza, že Autoeuropa získala investičnú pomoc v rámci ďalšieho investičného projektu vykonaného na rovnakom mieste. Začiatok prác na tomto investičnom projekte prebehol menej ako tri roky pred začiatkom prác na tomto investičnom projekte. Investičný projekt mal za cieľ inovovať a optimalizovať výrobné procesy cez investíciu do troch oblastí činnosti: i) v oblasti informačných technológií implementáciou programov a technologicky najpokročilejších systémov, ii) v oblasti lakovania interiéru a exteriéru motorových vozidiel zautomatizovaním metódy nanášania laku a iii) v oblasti lisovacích razidiel, ktoré sú zodpovedné za tvorbu foriem pre lisované súčiastky. V čase vzniku rozhodnutia o začatí konania Portugalsko nevyjasnilo mieru, do akej sú tieto vylepšenia relevantné a využiteľné aj v prípade ukončenia výroby založenej na platformách a jej nahradenia výrobnou technológiou MQB.

(24) Na základe informácií poskytnutých Portugalskom nebola Komisia schopná sformovať jednoznačný názor, či oba investičné projekty tvoria jeden investičný projekt v zmysle bodu 60 RAG 2007 – 2013, a preto sa rozhodla formálnym zisťovaním posúdiť otázku, či sú tieto projekty ekonomicky nedeliteľné v zmysle poznámky pod čiarou č. 55 ([10]) RAG 2007 – 2013.

([9]) Usmernenia pre národnú regionálnu pomoc na roky 2007 – 2013 (Ú. v. EÚ C 54, 4.3.2006, s. 13). Dňa 28. júna 2013 Komisia prijala usmernenia o regionálnej štátnej pomoci na roky 2014 – 2020, v rámci ktorých predĺžila obdobie platnosti RAG 2007 – 2013 do 30. júna 2014 (bod 186), Ú. v. EÚ C 209, 23.1.2013, s. 1.

([10]) V poznámke pod čiarou č. 55 RAG 2007 – 2013 sa uvádza nasledovné: „Pri posúdení toho, či počiatočná investícia je ekonomicky nedeliteľná, Komisia zohľadní technické, funkčné a strategické súvislosti a momentálnu geografickú blízkosť. Ekonomická nedeliteľnosť bude posúdená nezávisle od vlastníctva. To znamená, že na určenie toho, či veľký investičný projekt tvorí jediný investičný projekt, by posúdenie malo byť rovnaké bez ohľadu na to, či projekt realizuje jeden podnik, viac podnikov, ktoré sa podieľajú na investičných nákladoch, alebo viac podnikov, ktoré znášajú náklady na rôzne investície v rámci toho istého investičného projektu (napríklad v prípade spoločného podniku)“.

(25) V bode 68 RAG 2007 – 2013 sa okrem toho požaduje, aby Komisia začala formálne vyšetrovanie a pokračovala dôsledným posúdením stimulujúceho účinku, proporcionality, ako i pozitívnych a negatívnych účinkov pomoci v prípade, že trhový podiel príjemcu pomoci na relevantnom tovarovom a geografickom trhu je pred a po investícii vyšší ako 25 % [ďalej aj „test podľa bodu 68 písm. a)“] alebo ak kapacita vytvorená investíciou presiahne 5 % trhu, ktorý je v relatívnom alebo absolútnom poklese [ďalej aj „test podľa bodu 68 písm. b)“]. Ak je potrebné dôsledné posúdenie, vykoná sa na základe Oznámenia Komisie vo veci kritérií pre dôkladné posúdenie regionálnej pomoci na veľké investičné projekty ([11]) (ďalej len „IDAC“).

(26) V rozhodnutí o začatí konania ponechala Komisia presnú definíciu príslušného trhu s výrobkami otvorenú a do úvahy zobrala všetky alternatívne možné definície trhu, vrátane najužšej segmentácie pre ktorú sú dostupné údaje ([12]). Vzhľadom na to, že Autoeuropa bude vyrábať automobily segmentu A0 a […] podľa klasifikácie POLK, a možno aj automobily segmentu B podľa klasifikácie POLK, Komisia usúdila, že tieto segmenty, a v prípade vozidiel SUV aj segment SUV-B podľa klasifikácie organizácie Global Insight ([13]), ako i kombinovaný segment (A0 až B) podľa klasifikácie POLK, by mali v tomto prípade byť spolu považované za relevantné realizovateľné trhy.

(27) V bode 70 RAG 2007 – 2013 sa stanovuje, že na účely vykonávania testov v bodu 68 sú trhy definované na úrovni EHP. Na účel posúdenia tohto prípadu Komisia usúdila, že relevantný geografický trh príslušných výrobkov pokrýva prinajmenšom EHP. Portugalské orgány a Autoeuropa súhlasili s použitím tejto definície geografického trhu Komisiou pre potreby tohto oznámenia.

(28) Počas predbežného preskúmania dospela analýza v rámci bodu 68 písm. a) RAG 2007 – 2013 k záveru, že príslušná 25 % hranica trhového podielu v EHP je prekročená v samostatných segmentoch A a B a v kombinovanom segmente A0, A a B (podľa klasifikácie POLK) vo všetkých príslušných rokoch.

(29) Nakoľko výsledky testu podľa bodu 68 písm. a) boli potrebné pri následnom podrobnom preskúmaní pomoci, Komisia usúdila, že test podľa bodu 68 písm. b) nie je potrebné vykonať.

3. **PRIPOMIENKY ZAINTERESOVANÝCH STRÁN**

(30) Zainteresované tretie strany nepredložili žiadne pripomienky.

4. **PRIPOMIENKY PORTUGALSKA**

4.1. *VYBAVENIE DODÁVATEĽOV*

(31) Portugalsko považuje investíciu do vybavenia dodávateľov vo výške 136,3 milióna EUR za oprávnenú, vzhľadom na to, že vybavenie je súčasťou oznámeného projektu, patrí k hmotnému majetku Autoeuropy, nachádza sa v zariadení dodávateľa v podporovanej oblasti v Portugalsku a bude tam udržiavané prinajmenšom počas obdobia piatich rokov od dokončenia projektu. Portugalské orgány sa odvolávajú na odôvodnenia 36 a 37 rozhodnutia C(2002)1803 Ford España SA ([14]), v ktorých Komisia uviedla, že výdavky na vybavenie dodávateľov je možné pokladať za oprávnené na regionálnu pomoc, pokiaľ sa použije v podporovanom regióne.

([11]) Ú. v. EÚ C 223, 16.9.2009, s. 3.

([12]) Tento prístup je v súlade s rozhodnutiami Komisie o štátnej pomoci SA. 34118 (Porsche Leipzig), rozhodnutie z 9. júla 2014 [C(2014)4075] vo veci SA.34118, zatiaľ neuvedené v úradnom vestníku, dostupné na webovej adrese http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm?clear=1&policy_area_id=3; SA.30340 (Fiat Powertrain Technologies), rozhodnutie z 9. februára 2011, [C(2011)612] vo veci SA.30340 (Ú. v. EÚ C 151, 21.5.2011, s. 5); SA. 32169 (Volkswagen Sachsen) rozhodnutie z 13. júla 2011 [C(2011)4935] vo veci SA.32169 (Ú. v. EÚ C 361, 10.12.2011, s. 17); N 767/07 (Ford Craiova) rozhodnutie z 30. apríla 2008 [C(2008)1613] vo veci N 767/2007 (Ú. v. EÚ C 238, 17.9.2008, s. 4); N 635/2008 (Fiat Sicily), rozhodnutie z 29. apríla 2009 [C(2009)3051] vo veci N 635/2008 (Ú. v. EÚ C 219, 12.9.2009, s. 3); a N 473/2008 (Ford España) rozhodnutie zo 17. júna 2009 [C(2009)4530] vo veci N 473/2008 (Ú. v. EÚ C 19, 26.1.2010, s. 5).

([13]) Komisia v niekoľkých rozhodnutiach týkajúcich sa SUV, a najnovšie v konečnom rozhodnutí o regionálnej pomoci pre Porsche [Rozhodnutie z 9. júla 2014 vo veci SA.34118 (2012/C, ex 2011/N), ktoré sa chystá Nemecko vykonať v prospech Porsche Leipzig GmbH a Dr. Ing. H.c.F. Porsche Aktiengesellschaft, zatiaľ neuvedené v úradnom vestníku, dostupné na webovej adrese http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm?clear=1&policy_area_id=3)] usúdila, že v prípade vozidiel SUV je vhodnejšia klasifikácia organizácie Global Insight. SUV spadajúce do segmentu POLK A0 zodpovedajú segmentu SUV-B v klasifikácii organizácie Global Insight.

([14]) C34/2001, rozhodnutie zo 7. mája 2002 o štátnej pomoci, ktorú Španielsko plánuje udeliť v prospech spoločnosti Ford España SA [oznámené pod číslom C(2002) 1803], uverejnené v Ú. v. ES L 314, 18.11.2002, s. 86.

(32) Pred podpísaním investičnej zmluvy v apríli 2014 vypracoval koncern VW a Autoeuropa investičný plán v súvislosti s vybavením dodávateľov, ktorý zohľadňoval tieto kritériá oprávnenosti, a ktorý zabezpečuje, že 136,3 milióna EUR zahŕňa iba výdavky na vybavenie dodávateľov, ktoré spĺňa podmienky uvedené vyššie. Portugalské orgány vytvorili kontrolný mechanizmus, ktorý monitoruje dodržiavanie vyššie uvedených podmienok.

4.2. *JEDNOTNÝ INVESTIČNÝ PROJEKT*

(33) Portugalsko 8. októbra 2013 podpísalo s Autoeuropou investičnú zmluvu týkajúcu sa troch rozličných projektov. Všetky sú počiatočnou investíciou zameranou na rozšírenie existujúcej prevádzky, ktorú Portugalsko v zmysle bodu 60 RAG 2007 – 2013 nepovažuje za súčasť jednotného investičného projektu s notifikovaným investičným projektom.

4.2.1. POČIATOČNÁ INVESTÍCIA DO ROBOTOV NA LAKOVANIE INTERIÉRU A EXTERIÉRU (LAKOVŇA)

(34) Prvý projekt sa týkal použitia robotov pri automatizácii procesov lakovania interiérov a exteriérov, čo umožnilo zvýšiť kvalitu (homogénnosť vzhľadu exteriéru, zníženie hrúbky laku, zníženie rozprašovania, zníženie znečistenia v oblasti interiéru) a produktivitu, ako aj ergonómiu a ochranu personálu a redukciu spotreby materiálu a odpadu lakovania. Zodpovedajúce oprávnené výdavky dosiahli 20 miliónov EUR ([15]) a výška pomoci bola 2,89 milióna EUR ekvivalentu hrubého grantu (GGE).

(35) Portugalské orgány zdôrazňujú, že táto investícia nie je ekonomicky nedeliteľne spojená s notifikovaným investičným projektom. Notifikovaný investičný projekt sa zameriava na zásadnú zmenu celkového výrobného procesu implementáciou výrobnej technológie MQB. Zatiaľ čo táto zmena si vyžaduje výrazné investície najmä do montážnych zariadení, implementácia technológie MQB si v súčasnej lakovni žiada iba minimálne investície.

(36) Existujúca lakovňa bola funkčná už pred investíciou do technológie MQB. Naopak, montážne zariadenia technológie MQB sú funkčné bez investícií do lakovne, t. j. výroba technológiou MQB by bola možná a funkčná bez predchádzajúcej investície do robotov v lakovni. A preto, napriek tomu že sú obe zariadenia súčasťou integrovaného procesu výroby automobilov, nie sú ekonomicky nedeliteľne investične previazané.

(37) Príslušné investičné rozhodnutia sa okrem toho uskutočnili nezávisle (modernizácia lakovne: august 2011, investícia do technológie MQB: máj 2014).

4.2.2. POČIATOČNÁ INVESTÍCIA DO LISOVACÍCH RAZIDIEL (VÝROBŇA)

(38) Druhý projekt sa týkal výrobne Autoeuropy, ktorá vyrába formy a lisované nástroje pre kovové súčasti karosérií automobilov. Špecializuje sa na výrobu nástrojov pre kapoty a blatníky (podbehy). Výrobňa dodáva výrobky závodom koncernu VW po celom svete, t. j. nezásobuje len Autoeuropu. Je súčasťou Autoeuropy, avšak je prevádzkovaná samostatne a nezávisle od hlavnej činnosti závodu, ktorou je výroba automobilov.

(39) Predmetom počiatočnej investície vo výrobni bolo rozšírenie existujúcej prevádzky. S cieľom dosiahnuť vysoko účinné technologické zlepšenia v kvalite výroby získala Autoeuropa nové vybavenie pre lisovacie razidlá, ktoré umožňujú výrobu nástrojov vyššej kvality a zvyšujú výrobný kapacitu výrobne. Oprávnená investícia bola 12,7 milióna EUR (diskontovaná hodnota 12,66 milióna EUR) a výška pomoci bola 1,84 milióna EUR ekvivalentu hrubého grantu (GGE).

(40) Vzhľadom na to, že výrobňa funguje nezávisle od výrobného procesu automobilov technológiou MQB, nachádza sa v rovnakej priemyselnej oblasti ale nie na rovnakom pozemku ako výrobňa automobilov a na to, že rozhodnutia o investíciách sa uskutočnili nezávisle na sebe (modernizácia výrobne v roku 2011 a investícia do technológie MQB v máji 2014), portugalské orgány sa domnievajú, že investícia do výrobne nie je ekonomicky nedeliteľne prepojená s notifikovaným investičným projektom.

([15]) 19,95 milióna EUR, diskontná hodnota k roku 2011, keď sa investičný projekt začal, diskontná miera 1,56 %.

4.2.3. POČIATOČNÁ INVESTÍCIA DO OBLASTI INFORMAČNÝCH TECHNOLÓGIÍ (IT)

(41) Tretí projekt sa týkal investícií do IT hardvéru, ktorý spolu s novými softvérovými aplikáciami zvýšil IT bezpečnosť a viedol k stabilnejšej výrobe automobilov. Výroba automobilov do značnej miery závisí od bezproblémového a spoľahlivého fungovania IT systémov. Konfigurácia každého automobilu (typ motora, prevodovky, farba atď.) sa do výrobného procesu dostáva prostredníctvom dátovej siete koncernu. Oprávnená investícia bola 5,5 milióna EUR (diskontovaná hodnota 5,5 milióna EUR) a výška pomoci bola 0,79 milióna EUR ekvivalentu hrubého grantu (GGE).

(42) Portugalské orgány túto investíciu do IT z roku 2011 nepovažujú za ekonomicky nedeliteľne prepojenú s notifikovaným investičným projektom. Výroba pomocou novej technológie MQB by bola možná a funkčná bez predchádzajúcej investície do IT bezpečnosti. Všetky aplikácie, ktoré podporujú a kontrolujú výrobu technológiou MQB by totiž pracovali rovnako aj bez tejto predchádzajúcej investície. IT investícia bola funkčná už pred investíciou do technológie MQB a bola by funkčná aj bez nej.

(43) Investičné rozhodnutia sa okrem toho uskutočnili nezávisle. Investícia do IT v roku 2011 a investícia do technológie MQB v máji 2014.

4.3. *PODROBNÉ PRESKÚMANIE OPATRENIA POMOCI*

(44) Portugalsko poskytlo informácie potrebné na vykonanie podrobného preskúmania.

4.3.1. POZITÍVNE ÚČINKY POMOCI

(45) Portugalsko plánuje naďalej rozvíjať príslušný región. Investícia vytvorí 500 nových pracovných miest priamo a z dlhodobého hľadiska zabezpečí udržanie 3 339 existujúcich pracovných miest.

(46) Notifikovaný projekt značne zvýši kvalifikáciu a zručnosti zamestnancov príjemcu pomoci, ich uplatnenie na trhu práce v rámci koncernu VW a Portugalska i mimo nich a rozšíri základňu regionálnej zručnosti. Plánujú sa špecifické odborné prípravy. Táto odborná príprava má tiež pozitívny účinok na presun know-how najmä v rámci regiónu polostrova Setubal.

(47) Investičný projekt vytvorí väčšie množstvo obchodných príležitostí pre dodávateľov Autoeuropy. Podľa štúdie Centra automobilového výskumu je celkový počet pracovných miest, ktoré vzniknú v dôsledku jedného nového pracovného miesta v automobilovom priemysle 2,5 nového pracovného miesta u dodávateľov a 2,2 nového pracovného miesta v iných spoločnostiach, ktoré vzniknú v dôsledku výdavkov zamestnancov dodávateľov v Portugalsku. Portugalsko preto očakáva, že investícia povedie okrem 500 novovytvorených priamych pracovných miest k vytvoreniu 2 350 nepriamych pracovných miest.

(48) Portugalské orgány okrem toho zdôrazňujú kvalitatívny aspekt pozitívnych regionálnych účinkov investičného projektu. Investičný projekt prispeje k rozvoju regiónu polostrova Setubal prilákaním investícií priemyselných dodávateľov spolu s transferom technológie (šírenie znalostí) a zoskupovaním podnikov v priemysle, čo jednotlivým závodom umožní, aby sa viac špecializovali a zvyšovali efektivitu.

(49) Príjemca pomoci bol navyše poprednými univerzitami vyzvaný na spoluúčasť v niekoľkých projektoch, so zameraním na rozvoj výrobných inžinierskych postupov i aspekty spojené s ergonómiou.

4.3.2. VHODNOSŤ POMOCI

(50) Portugalsko poznamenáva, že Komisia už v rozhodnutí Porsche Leipzig ([16]) akceptovala, že štátna pomoc je vhodným prostriedkom na pozdvihnutie regionálneho rozvoja tých regiónov, ktoré sú znevýhodnené v porovnaní s priemerom iných regiónov členských štátov. Takáto argumentácia sa uplatňuje rovnako na notifikovanú investičnú pomoc v regióne Peninsula de Setubal.

([16]) SA. 34118, rozhodnutie z 9. júla 2014, zatiaľ neuvedené v úradnom vestníku, dostupné na webovej adrese http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm?clear=1&policy_area_id=3, odôvodnenie 107.

(51) Región Peninsula de Setubal je súčasťou regiónu Lisboa e Vale do Tejo, ktorého súčasťou je oblasť Lisabonu Región Lisboa e Vale do Tejo je najrozvinutejší portugalský región. Ak by sa ale región Peninsula de Setubal bral do úvahy osamote, bol by klasifikovaná ako región „a“, nakoľko jeho HDP na osobu je medzi 45 % a 47 % priemeru EÚ v rokoch 2006 – 2010 (obdobie použité na zadefinovanie máp národnej regionálnej štátnej pomoci na roky 2014 – 2020).

(52) V porovnaní s portugalským priemerom predstavoval HDP na osobu v regióne Peninsula de Setubal za posledné tri roky približne 75 %.

Tabuľka 3

HDP na osobu [1] **v porovnaní s portugalským priemerom (EUR)**

Roky	Peninsula de Setubal	Portugalský priemer	%
2013	12 302	16 372	75,1
2012	12 105	16 136	75,0
2011	12 656	16 686	75,8

[1] Zdrojom údajov je INE – Instituto Nacional de Estatística (národná oficiálna štatistická agentúra).

(53) Portugalsko sa preto domnieva, že notifikovaná pomoc je vhodným prostriedkom na podporu regionálneho rozvoja regiónu Peninsula de Setubal.

4.3.3. STIMULUJÚCI ÚČINOK/KONTRAFAKTICKÝ POSTUP

(54) Portugalsko poskytuje informácie, aby dokázalo, že pomoc spadá pod postup 2 IDAC, pretože udelilo stimul príjemcovi pomoci, aby vykonal investíciu v závode Setubal namiesto závodu v [lokalite 1] (nepodporovaná oblasť v EHP), kde by sa investícia uskutočnila bez pomoci. Portugalsko konkrétne poskytuje detaily o niekoľkostupňovom rozhodovacom procese a finančných podrobnostiach kontrafaktického postupu. Obe sú popísané ďalej.

Rozhodovací proces koncernu VW

(55) Investičné rozhodnutia sa v rámci koncernu VW dejú cez niekoľkostupňový proces, pri ktorom rozhodovacie orgány analyzujú rozličné miesta konkurenčným porovnávacím procesom. Hlavné fázy sú: 1. Dlhodobé plánovanie odbytu (LAP) a plánovacie kolá, 2. Vývoj výrobku, rozhodnutie o výrobku a predbežný výber miesta a 3. Rozhodnutie o investícii a lokalite.

(56) Rozhodnutia týkajúce sa notifikovaného investičného projektu nasledovali po tomto hlavnom procese. Nakoľko sa ale týkali investičného projektu značky Volkswagen, príslušné rozhodnutia vykonali priamo orgány značky Volkswagen. Žiadne ďalšie rozhodnutia na skupinovej úrovni sa nevykonali, pretože zloženie orgánov koncernu je do značnej miery identické so zložením orgánov značky Volkswagen.

(57) Predstavenie nových výrobkov v koncerne VW sa zakladá na takzvanom procese tvorby výrobku (ďalej len „PEP“), ktorý začína plánovaním výrobkov a končí začiatkom výroby (ďalej len„SOP“). PEP pozostáva zo štyroch hlavných fáz, ktoré sú zobrazené v nasledujúcej schéme:

[…]



1. **LAP a plánovacie kolo 61**

(58) Fáza dlhodobého plánovania odbytu (LAP) je počiatočným bodom, v priebehu ktorého sa predpovedá vývoj na trhu i potenciálny dopyt a analyzujú sa výkyvy na trhu. LAP plánuje vývoj výrobku na obdobie […] rokov a zisťuje, ktoré dodatočné výrobné kapacity je potrebné vybudovať, alebo ktoré existujúce kapacity je potrebné upraviť. LAP sa odzrkadľuje vo výročných plánovacích kolách (PR), ktoré ukončuje dozorná rada koncernu, a ktoré obsahujú finančný rámec naplánovaných investícií. Výsledkom fázy LAP je návrh na odštartovanie nových výrobkov; rozhodnutie o vývoji výrobkov, investícií alebo lokalite však ešte nepadlo.

(59) Pokiaľ ide o notifikovaný projekt, plánovacie kolo 61 stanovilo [140 000 – 160 000] jednotiek za rok ako reálny predajný potenciál nových výrobkov v segmentoch A0 SUV a […] ([…]). Plánovaním výroby sa zistila potreba vybudovania zodpovedajúcej výrobnej kapacity. Kombinácia výrobných objemov A0 SUV a […] by zároveň mala spĺňať rámcové podmienky stratégie technológie MQB.

(60) Výsledkom tejto fázy bol balík investícií do technológie MQB v objeme [140 000 – 160 000] A0 SUV a […] za rok v prospech značky Volkswagen, s plánovaným začiatkom výroby A0 SUV v auguste 2016 a […] v novembri 2017.

2. **Vývoj výrobku, rozhodnutie o výrobku a predbežný výber miesta**

(61) Počas tejto fázy spolupracuje niekoľko hlavných oddelení koncernu VW a zainteresované výrobné prevádzky na príprave rozhodnutia o výrobku a predbežnom výbere miesta. Počas tejto fázy zohráva hlavnú a konsolidačnú úlohu kontrolné oddelenie.

(62) Prvým krokom tejto druhej fázy je proces vývoja výrobku, ktorý sa podľa vnútorných pravidiel príjemcu pomoci začína vždy aspoň […] mesiacov pred plánovaným dátumom spustenia výroby, v prípade notifikovaného projektu ide o august 2012 (prvý SOP […]).

(63) Rozhodnutie o výrobku, t. j. rozhodnutie vyrábať produkt navrhovaný LAP vyžaduje, aby vývoj produktu dosiahol vopred vymedzený cieľ uskutočniteľnosti. Očakávané príjmy z nového výrobku sa porovnajú s nevyhnutnými nákladmi na výrobu (vrátane investície). S cieľom stanovenia očakávaných nákladov na výrobu, sa najskôr stanoví určitá hypotetická lokalita na účel plánovania (hypotetická lokalita). Hypotetická lokalita sa použije pri stanovení prvej štruktúry nákladov a rámca projektu. Nevedie k stanoveniu konkrétnej výrobnej prevádzky. Vytvára ale potrebné východisko pre vyhodnotenie očakávaných nákladov na výrobu.

(64) Ak ide o nástupnícky výrobok prebiehajúcej výroby, hypotetickou lokalitou sa zväčša stane aktuálna výrobná prevádzka. V prípade úplne nového produktu (bez predchodcu) je hypotetická lokalita zvyčajne stanovená podľa ukazovateľov výkonu, t. j. lokalita s najlepšími ukazovateľmi bude vybraná pre prvú hypotézu. V praxi sa do úvahy berú aj dodatočné kritériá ako voľná kapacita alebo vhodnosť výrobných štruktúr.

(65) V prípade notifikovaného projektu neprichádzala investícia na zelenej lúke do úvahy, pretože investičný balík [140 000 – 160 000] automobilov patriacich do cenového segmentu trhu […] je príliš malý na to, aby bol projekt na zelenej lúke životaschopný. Ak sa posúdenie lokality nevzťahuje na investície na zelenej lúke, dve hlavné kritériá stanovenia vhodnej lokality sú možnosť inštalácie dodatočnej kapacity v existujúcom závode a kompatibilita existujúcich zariadení v takomto závode s plánovaným projektom (napr. či sú rozmery jestvujúcej lakovne vhodné pre plánovanú investíciu atď.)

(66) Použitím týchto kritérií sa identifikovali štyri možné lokality: ([lokalita 1 v nepodporovanej oblasti v EHP], lokalita Setubal, [lokalita 2 mimo EHP] a [lokalita 3 v nepodporovanej oblasti v EHP]), o ktorých Portugalsko poskytlo informácie spoločností (z júla 2012) o prvom porovnávacom výpočte výrobných nákladov na jeden automobil pomocou controllingu značky Volkswagen ([koncernový controlling]). Tieto výpočty zahŕňali

plánované predajné objemy v segmente A0 SUV a segmente […] a okrem toho rátali aj s plánovanými predajnými objemami modelu [vopred určený model], ktorého výroba bola výnimočne vopred priradená [lokalite 1 v nepodporovanej oblasti v EHP]. Došlo k posúdeniu troch rôznych alternatív pridelenia plánovaných výrobných objemov segmentu A0 SUV, segmentu […] a modelu [vopred určený model] štyrom lokalitám, a pri každej alternatíve sa cez [koncernový controlling] dospelo k predbežným výpočtom výrobných a investičných nákladov.

(67) V pokročilejších štádiách plánovania došlo k vylúčeniu [lokality 2 mimo EHP] a [lokality 3 v nepodporovanej oblasti v EHP] ako možných lokalít, vzhľadom na to, že sa vyznačovali najvyššími nákladmi na logistiku resp. personál. V každom prípade, vzhľadom na predchádzajúce rozhodnutia umiestniť výrobu modelu [vopred určený model] do [lokality 1 v nepodporovanej oblasti v EHP] a [lokality 2 mimo EHP], a výrobu […] a […] do [lokality 3 v nepodporovanej oblasti v EHP] v roku 2014 (keď sa cez [koncernový controlling] vykonali ďalšie porovnávacie výpočty), [lokalita 2 mimo EHP] ani [lokalita 3 v nepodporovanej oblasti v EHP] už nemali žiadnu voľnú kapacitu. Preto sa kombinácia objemov A0 SUV a […] posudzovala výhradne pre lokalitu Setubal a [lokalitu 1 v nepodporovanej oblasti v EHP].

(68) S ohľadom na vyššie uvedené pripravil [koncernový controlling] rozhodnutie o výrobku s predbežnou lokalitou Setubal. Portugalsko predložilo dôkazy, že 10. marca 2014 produktový výbor značky Volkswagen (Volkswagen Ausschuss Produkte, VAP) prijal rozhodnutie o výrobku a potvrdil lokalitu Setubal ako predbežnú lokalitu. Dôkazy, ktoré Portugalsko predložilo ukazujú, že možnosť štátnej pomoci vo výške 36 miliónov EUR bola braná do úvahy už v tejto fáze.

3. **Rozhodnutie o investícii a lokalite**

(69) Po prijatí rozhodnutia o výrobku je ďalším krokom výber najvhodnejšej lokality pre projekt. Kontrolné oddelenie zvyčajne začína so zoznamom všetkých výrobných prevádzok Volkswagenu a tento zoznam zužuje na lokality, ktoré sa zdajú vhodné pre investíciu. Výsledkom procesu PEP je, že investičné a výrobné postupy pre každú reálnu prevádzku sú uvedené a zhrnuté v rozhodnutí. Investičný výbor značky Volkswagen (Volkswagen Ausschuss Investitionen, VAI) na základe konkrétneho odporúčaniach o lokalite a investícii rozhodne, či sa projekt má alebo nemá realizovať.

(70) Ako už bolo popísané, zoznam reálnych prevádzok bol v tejto fáze zúžený na [lokalitu 1 v nepodporovanej oblasti v EHP] a lokalitu Setubal. Pri týchto dvoch sa stanovili a porovnali špecifické výrobné náklady, ktoré je možné pripísať lokalite. Špecifické náklady týchto lokalít sa skladajú z potrebných investičných nákladov a očakávaných výrobných nákladov počas referenčného obdobia. Portugalsko predložilo autentické aktuálne dokumenty spoločnosti pripravené cez [koncernový controlling] a […] (jednotka štátnej pomoci skupiny) z 9. mája 2014 ako dôkaz kontrafaktickej analýzy v ktorej proti sebe ako potenciálne lokality stoja [lokalita 1 v nepodporovanej oblasti v EHP] a lokalita Setubal. Portugalsko vysvetlilo, že zatiaľ čo závod v [lokalite 1 v nepodporovanej oblasti v EHP] má nepatrne lepšie hodnoty výkonnosti, závod v lokalite Setubal získal body vďaka možnosti regionálnej investičnej pomoci. Na základe kontrafaktickej analýzy ([17]), [koncernový controlling] predložil VAI odporúčanie rozhodnutia, v ktorom navrhuje investíciu v lokalite Setubal.

(71) Rozhodnutia o investícii a lokalite potvrdzujúce lokalitu Setubal prijal VAI 28. mája 2014 a 26. júna 2014. ([18]) Portugalsko poskytlo kópie zápisníc zo zhromaždení, pri ktorých boli tieto rozhodnutia prijaté. Pri zohľadnení komparatívnych výpočtov a regionálnej pomoci vo výške 37,96 milióna EUR v nominálnej hodnote (diskontná hodnota 33,4 milióna EUR) ([19]), obe rozhodnutia schvaľujú investičný projekt technológie MQB s objemom investície 624 miliónov EUR. Prvé rozhodnutie okrem toho pripúšťa počiatočnú rozpočtovú tranžu na prípravu priestorov továrne na prvé investície. Druhé rozhodnutie autorizuje zvyšnú časť investičných výdavkov.

4.3.4. PROPORCIONALITA POMOCI

(72) Portugalsko podotýka, že výpočty na dokázanie stimulujúceho účinku je možné použiť aj ako základ na vyhodnotenie proporcionality pomoci.

([17]) Táto kontrafaktická analýza je podrobne popísaná v prílohe I, ktorú nie je možné publikovať, pretože jej časti sú obchodným tajomstvom.
([18]) Pozri tiež poznámku pod čiarou č. 20.
([19]) Tento údaj sa zakladá na rozdielnom rozložení oprávnených výdavkov počas rokov v porovnaní s konečnou investíciou, ktorá bola oznámená.

(73) Konečný výpočet, ktorý Portugalsko použilo na dokázanie stimulujúceho účinku ukazuje čistý finančný hendikep 48 miliónov EUR, ktorý má lokalita Setubal v porovnaní s [lokalitou 1 v nepodporovanej oblasti v EHP]. Aj s pomocou je lokalita Setubal o 14,6 milióna EUR (diskontná hodnota) nákladnejšia než [lokalita 1 v nepodporovanej oblasti v EHP] (finančná nevýhoda mínus pomoc, braná do úvahy v kontrafaktickej analýze; t. j. 48 miliónov EUR – 33,4 milióna EUR).

(74) Portugalsko preto argumentuje, že nakoľko pomoc úplne nekompenzuje nevýhodnosť lokality Setubal, nadmerná kompenzácia neexistuje. Pomoc je preto primeraná.

(75) Portugalsko poukazuje na to, že vo svojom rozhodnutí vo veci lokality nebral VAI do úvahy iba finančné hľadisko, ale i nevyčísliteľné kvalitatívne kritériá ako napr. dôvody sociálnej zodpovednosti alebo možnosti zamedzenia presunu výroby do iných prevádzok v čase, keď boli dosiahnuté výrobné maximá.

4.3.5. NEGATÍVNE ÚČINKY POMOCI NA HOSPODÁRSKU SÚŤAŽ A OBCHODOVANIE

(76) Portugalsko zdôrazňuje, že regionálna pomoc slúži výhradne na kompenzáciu čistého znevýhodnenia lokality Setubal. Pomoc je primeraná a nebude mať žiaden vplyv na hospodársku súťaž, pretože investičný projekt a s ním spojené vplyvy na hospodársku súťaž a obchodovanie by nastali tak či onak. Investičný projekt by sa v inom podporovanom regióne s vyšším alebo rovnakým stropom intenzity pomoci nemohol umiestniť, pretože investícia na zelenej lúke by nebola životaschopná, jedinou možnou alternatívou by teda bol nepodporovaný región. Pomoc preto nemá žiaden antikohézny účinok, čo by bolo proti samotnej podstate regionálnej pomoci.

5. **POSUDZOVANIE POMOCI**

5.1. *EXISTENCIA POMOCI*

(77) Portugalské orgány poskytnú finančná pomoc vo forme návratného grantu. Táto pomoc je financovaná z hlavného rozpočtu štátu. Podpora je teda v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ poskytnutá členským štátov zo štátnych prostriedkov.

(78) Keďže pomoc je v prospech iba jedného podniku, Autoeuropy, ide o selektívne opatrenie.

(79) Finančná pomoc sa poskytne na investíciu v automobilovom sektore, ktorý je predmetom intenzívneho obchodovania medzi členskými štátmi a z časti nahradí dodávky medziproduktov z iných členských štátov. Opatrenie preto naruší obchodovanie medzi členskými štátmi.

(80) Zvýhodnenie Autoeuropy a jej výroby portugalskými orgánmi znamená, že hospodárska súťaž je narušená, alebo môže dôjsť k jej narušeniu.

(81) Preto došla Komisia k záveru, že notifikované opatrenie predstavuje štátnu pomoc poskytnutú spoločnosti Autoeuropa v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

5.2. *OPRÁVNENOSŤ OPATRENIA POMOCI*

(82) Poskytnutím pomoci, ktorá je podmienená schválením Komisie a upozornením na opatrenie pomoci pred jeho vykonaním, portugalské orgány splnili svoje povinnosti podľa článku 108 ods. 3 ZFEÚ, nakoľko notifikáciu individuálnej pomoci nad určitou hodnotou požaduje VNSN 2008. Pomoc pri investíciách je v skutočnosti potrebné notifikovať individuálne v zmysle bodu 68 RAG 2007 – 2013 a VNSN 2008, keďže predpokladaná výška podpory 36,15 milióna EUR v súčasnej hodnote presahuje výšku hraničnej hodnoty pre individuálnu notifikáciu 11,25 milióna EUR, ktorá platí pre daný región v rámci mapy regionálnej pomoci na obdobie 2007 až jún 2014.

5.3. *PRÁVNY ZÁKLAD POSÚDENIA*

(83) Cieľom pomoci je podpora regionálneho rozvoja. Vzhľadom na to, že k podpísaniu pomoci a investičnej zmluvy došlo v apríli 2014 a je potrebné už len schválenie Komisie, Komisia sa domnieva, že podľa bodu 188 RAG 2014 – 2020 bola pomoc pridelená pred júlom 2014, a preto je potrebné ju posudzovať podľa RAG 2007 – 2013, a to predovšetkým podľa ustanovení týkajúcich sa regionálnej investičnej pomoci pre veľké investičné projekty stanovené v bode 68.

5.4. *ŠTRUKTÚRA POSÚDENIA ZLUČITEĽNOSTI*

(84) Komisia potrebuje svoje posúdenie vykonať v troch krokoch:

— po prvé musí potvrdiť, že opatrenie je v súlade so všeobecnými ustanoveniami RAG,

— po druhé musí overiť, či vie alebo nevie bez pochýb vylúčiť, že „test podielu na trhu“ a „testy zvýšenia kapacity/výkonnosti na trhu“ v rámci bodu 68 písm. a) a b) RAG 2007 – 2013 si vyžadujú dôkladné posúdenie,

— po tretie, podľa výsledku posúdenia z druhého kroku, možno bude musieť vykonať dôkladné posúdenie.

5.5. *ZLUČITEĽNOSŤ OPATRENIA SO ŠTANDARDNÝMI KRITÉRIAMI ZLUČITEĽNOSTI RAG*

(85) Komisia už v rozhodnutí o začatí konania stanovila, že pomoc je v súlade so všeobecnými kritériami zlučiteľnosti pre RAG 2007 – 2013. Formálne vyšetrovanie nezistilo žiadne prvky, ktoré by viedli k pochybnostiam o tomto posúdení. Komisia podotýka najmä nasledujúce:

— Pomoc sa udeľuje na projekt v Palmele, čo je oblasť, ktorá má na základe portugalskej mapy regionálnej pomoci, ktorá sa vzťahuje na obdobie 2007 až jún 2014 nárok na regionálnu pomoc.

— V zmysle usmernení Spoločenstva o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu firiem v ťažkostiach, ktoré sú platné v čase oznámenia, neexistujú indície, na základe ktorých by bolo možné skupinu VW ako celok, alebo Autoeuropu považovať za firmu v ťažkostiach. Príjemca pomoci je preto oprávnený prijať regionálnu pomoc v súlade s bodom 9 RAG 2007 – 2013.

— Súčasťou projektu je počiatočná investícia v zmysle bodu 34 RAG 2007 – 2013. Počiatočná investícia je vymedzená v bode 34 RAG 2007 – 2013 ako investícia do hmotného alebo nehmotného majetku súvisiaceho s i) vytvorením novej prevádzky, ii) rozšírením existujúcej prevádzky, iii) diverzifikáciou produkcie o nové produkty a iv) zásadnou zmenou celkového výrobného procesu existujúcej prevádzky. Predstavenie novej výrobnej technológie patrí medzi zásadné zmeny celkového výrobného procesu existujúcej prevádzky. Okrem toho umožňuje rozšíriť výrobné kapacity prevádzky.

— Autoeuropa je v súlade s bodom 40 RAG 2007 – 2013 povinná udržať investíciu v regióne prinajmenšom päť rokov po ukončení projektu.

— Príjemca pomoci v súlade s bodom 39 RAG 2007 – 2013 poskytuje finančný príspevok aspoň 25 % oprávnených nákladov vo forme, ktorá nezahŕňa žiadnu verejnú podporu.

— Formálne požiadavky na stimulujúci účinok uvedené v bode 38 RAG 2007 – 2013 sú splnené ([20]).

— Oprávnené výdavky na projekt sa obmedzujú na nový hmotný majetok (iba vybavenie a budovy), a teda sú v súlade s ustanoveniami bodu 50 a 54 RAG 2007 – 2013.

([20]) Autoeuropa predložila žiadosť o pomoc 31. marca 2014 a orgán zodpovedný za spravovanie schémy 4. apríla 2014 písomne potvrdil, že projekt v zásade spĺňa podmienky oprávnenosti, s tým, že táto otázka bude ďalej podrobne preskúmaná. Investičná zmluva bola podpísaná 30. apríla 2014. Obsahuje doložku o pozastavení, ktorá stanovuje, že skupina VW rozhodne, či sa bude projekt realizovať alebo nie, za predpokladu, že takéto rozhodnutie padne skôr ako 30. júna 2014.

(86) Komisia však v rozhodnutí o začatí konania vyjadrila pochybnosti v súvislosti s oprávnenosťou nákladov na vybavenie dodávateľov. Z tohto dôvodu a tiež z dôvodu že nebola schopná dospieť k jednoznačnému názoru na to, či notifikovaný projekt a skorší investičný projekt vykonaný na rovnakom mieste netvoria jeden investičný projekt v zmysle bodu 60 RAG 2007 – 2013, Komisia nebola schopná stanoviť, či notifikovaná intenzita pomoci nepresahuje maximálnu možnú, a teda vyjadrila pochybnosti aj vo vzťahu k príslušnej výške stropu regionálnej pomoci.

5.5.1. ZÁVERY VZHĽADOM NA VYBAVENIE DODÁVATEĽOV

(87) Komisia v prípade C34/2001 objasnila, že ak sa náklady na vybavenie dodávateľov nachádzajú mimo podporovaných oblastí daného členského štátu, nemožno ich pokladať za oprávnené. ([21]) Komisia poznamenáva (pozri odôvodnenie 31 a 32) že všetky investície do vybavenia dodávateľov v celkovej výške 136,3 milióna EUR budú spĺňať štandardné kritériá zlučiteľnosti RAG za predpokladu, že budú spĺňať určité podmienky, ako: vybavenie je súčasťou notifikovaného projektu a patrí k hmotnému majetku Autoeuropy, nachádza sa v zariadení dodávateľa v podporovanej oblasti v Portugalsku a bude sa nachádzať v Portugalsku v podporovanej oblasti prinajmenšom počas obdobia piatich rokov od dokončenia projektu. Podporované oblasti v Portugalsku, v ktorých sa bude vybavenie dodávateľom nachádzať okrem toho majú rovnakú alebo vyššiu maximálnu intenzitu pomoci v porovnaní s oblasťou Palmela. Došlo k zriadeniu monitorovacieho mechanizmu, ktorý zabezpečí, že udelenie pomoci na vybavenie dodávateľov, ktorá nie je v súlade s podmienkami uvedenými vyššie, nebude možné.

(88) V súlade so svojou predchádzajúcou praxou vo veci C34/2001 sa preto Komisia domnieva, že náklady na vybavenie dodávateľov, ktoré vznikajú v podporovaných oblastiach Portugalska a ktoré dosahujú 136,3 milióna EUR, je možné považovať za oprávnené náklady v súlade s oddielmi 4.1 a 4.2 RAG 2007 – 2013.

5.5.2. ZÁVERY VZHĽADOM NA JEDNOTNÝ INVESTIČNÝ PROJEKT

(89) Komisia analyzovala prípadný charakter jednotného investičného projektu troch predošlých investícií Autoeuropy na rovnakom mieste.

5.5.2.1. *Počiatočná investícia do robotov na lakovanie interiéru a exteriéru (lakovňa)*

(90) Projekt pozostával z nákupu nových robotov pre lakovňu, čo viedlo k zlepšeniu kvality, ale aj ergonómie a ochrany personálu a životného prostredia, zlepšeniu produktivity a šetreniu nákladov. Komisia sa domnieva, že tieto investície boli v danom čase nevyhnutné na zlepšenie pracovných podmienok v lakovni, a preto neboli vykonané v zmysle prípravy na notifikovaný projekt.

(91) Komisia sa domnieva, že investícia do automatizácie procesov lakovania interiérov a exteriérov v lakovni a notifikovaný investičný projekt vykazujú technické a funkčné rozdiely a že investičné rozhodnutia boli vykonané nezávisle od seba. Preto sa Komisia domnieva, že počiatočná investícia do lakovne nie je ekonomicky nedeliteľne prepojená s notifikovaným investičným projektom, a preto tieto dve investície netvoria jednotný investičný projekt v zmysle bodu 60 RAG 2007 – 2013.

5.5.2.2. *Počiatočná investícia do lisovacích razidiel (výrobňa)*

(92) Výrobňa Autoeuropy vyrába formy a lisované nástroje pre kovové súčasti karosérií automobilov. Špecializuje sa na výrobu nástrojov pre kapoty a blatníky (podbehy). Výrobňa dodáva výrobky závodom koncernu VW po celom svete, t. j. nezásobuje len Autoeuropu. Je súčasťou Autoeuropy, avšak jej prevádzka pracuje samostatne a nezávisle od hlavnej činnosti závodu, ktorou je výroba automobilov.

([21]) Pozri rozhodnutie Komisie vo veci C34/2001 pokiaľ ide o pomoc pre Ford España (poznámka pod čiarou č. 14), odôvodnenia 36 – 37.

(93) Projekt sa týkal získania nových nástrojov pre lisovacie razidlá, ktoré umožňujú výrobu nástrojov vyššej kvality a zvyšujú výrobný kapacitu výrobne. Výrobňa produkuje formy a lisovacie nástroje pre celý koncern VW, nenachádza na rovnakom pozemku ako notifikovaná investícia a pracuje nezávisle od závodu na výrobu automobilov. Investičné rozhodnutia o modernizácii výrobne a o notifikovanom projekte boli okrem toho vykonané nezávisle od seba. Preto sa Komisia domnieva, že počiatočná investícia do výrobne nie je ekonomicky nedeliteľne prepojená s notifikovaným investičným projektom, a preto tieto dva investičné projekty netvoria jednotný investičný projekt v zmysle bodu 60 RAG 2007 – 2013.

5.5.2.3. *Počiatočná investícia do oblasti informačných technológií (IT)*

(94) Projekt sa týkal získania nového IT vybavenia a softvérových aplikácií na stabilné IT zabezpečenie zamerané na zvýšenie stability a produktivity výroby automobilov. Investícia do IT oblasti nemá strategické a technické prepojenia s notifikovaným projektom, ktoré by ich spojovali ekonomicky nedeliteľným spôsobom. Investičné rozhodnutia o IT projekte a o notifikovanom projekte boli okrem toho vykonané nezávisle od seba. Komisia sa preto domnieva, že tieto dva investičné projekty netvoria jednotný investičný projekt v zmysle bodu 60 RAG 2007 – 2013.

5.5.3. *CELKOVÉ ZÁVERY VZHĽADOM NA ŠTANDARDNÉ KRITÉRIÁ ZLUČITEĽNOSTI*

(95) Vo vzťahu k vyššie uvedenému sa Komisia domnieva, že náklady na vybavenie dodávateľov vo výške 136,3 milióna EUR je možné považovať za oprávnené výdavky v rámci notifikovaného projektu, zatiaľ čo predošlé investície nie je potrebné zohľadňovať. Výška oprávnených výdavkov, ktorú je potrebné brať do úvahy pri výpočte maximálnej povolenej intenzity pomoci je 623,9 milióna EUR (diskontná hodnota 599,6 milióna EUR), ako to znázorňuje tabuľka 2 tohto rozhodnutia. Použitím redukčného mechanizmu bodu 67 RAG 2007 – 2013, oprávnené výdavky ktoré vznikli vedú pri projekte k maximálnej povolenej intenzite pomoci 6,13 % ekvivalentu hrubého grantu (GGE)

(96) Nakoľko intenzita navrhovanej pomoci (36,15 milióna EUR v súčasnej hodnote, intenzita pomoci 6,03 %) nepresahuje maximálnu povolenú intenzitu pomoci a notifikovaná pomoc sa nesmie kombinovať s ďalšou regionálnou investičnou pomocou, navrhovaná intenzita pomoci projektu je v súlade s RAG 2007 – 2013.

(97) Vzhľadom na tieto skutočnosti a na to, že neboli predložené žiadne informácie, ktoré by mali vplyv na závery Komisie v rozhodnutí o začatí konania v súvislosti so štandardnými kritériami zlučiteľnosti uvedené v odôvodnení 85, sa Komisia domnieva, že štandardné kritériá zlučiteľnosti RAG 2007 – 2013 sú splnené.

5.6. *POUŽITIE TESTOV STANOVENÝCH V USTANOVENIACH BODU 68 RAG 2007 – 2013*

(98) Komisia nemusí vykonať dôsledné posúdenie v rámci formálneho vyšetrovania iba ak vie vo vyšetrovaní bez pochýb stanoviť, že hraničné hodnoty pre dôsledné posúdenie stanovené v testoch v rámci bodu 68 písm. a) a b) nie sú prekročené. ([22]) Pred vykonaním príslušných testov musí Komisia najskôr stanoviť vhodné definície produktu a geografických trhov.

(99) V odôvodnení 45 rozhodnutia o začatí konania Komisia usúdila, že na účely bodu 68 RAG 2007 – 2013 sú výrobky, na ktoré sa vzťahuje investičný projekt, osobné automobily patriace do segmentov trhu A0, A a B podľa rozdelenia POLK.

(100) Komisia ponechala presnú definíciu príslušného trhu s výrobkami otvorenú a do úvahy zobrala všetky alternatívne možné definície trhu, vrátane najužšej segmentácie pre ktorú sú dostupné údaje.

([22]) Komisia musí samozrejme v každom prípade, a teda bez ohľadu na hraničné hodnoty v bode 68 RAG 2007 – 2013, zvážiť pozitívne a negatívne účinky pomoci skôr, než dospeje k záveru o jej zlučiteľnosti s vnútorným trhom. Pozri rozsudok Všeobecného súdu vo veci T-304/08 *Smurfit Kappa Group v Commission* EU:T:2012:351, bod 94.

(101) Prax používania najužšej definície trhu založenej na jednotlivých segmentoch automobilového priemyslu je v podobných rozhodnutiach, vrátane konečných rozhodnutí dobre podložená ([23]).

(102) Táto prípadová prax je založená na názore, že konkurenti vo všetkých segmentoch trhu, vrátane najmenšieho možného, si zaslúžia ochranu pred trhovými hráčmi, ktorý majú na trhu dominantné postavenie.

(103) Je tiež založená na ekonomických úvahách, ktoré sú relevantné pre hospodársku súťaž. Konkrétnejšie je tento prístup založený na teórii, že zastupiteľnosť na strane dopytu medzi dvoma výrobkami existuje, ak ich za vzájomne zastupiteľné v zmysle ich vlastností, ceny a zamýšľaného použitia považuje spotrebiteľ. Pri svojej praxi preskúmavania podielov na trhu, tiež v najmenších možných segmentoch automobilového trhu, pre ktoré sú dostupné informácie, Komisia vychádza presne z tejto logiky: t. j. domnieva sa, že zastupiteľnosť v zmysle ceny, vlastností a zamýšľaného použitia je najsilnejšia medzi produktmi, ktoré patria do toho istého segmentu. V tomto zmysle použitie najmenších možných segmentov trhu ako jedného možného trhu odzrkadľuje logiku bodu 28 usmernení na posudzovanie horizontálnych fúzií, ktorý uvádza, že „Výrobky na relevantnom trhu môžu byť diferencované tak, že niektoré výrobky sú viac vzájomne zastupiteľné než iné. Čím je miera zastupiteľnosti výrobkov účastníkov fúzie vyššia, tým je pravdepodobnejšie, že účastníci fúzie výrazne zvýšia ceny. […] Je pravdepodobné, že ak konkurenčné spoločnosti vyrábajú výrobky, ktoré sú do veľkej miery vzájomne zastupiteľné s výrobkami účastníkov fúzie, bude motivácia účastníkov fúzie zvyšovať ceny, obmedzená viac než v situácii, keď podniky ponúkajú menej vzájomne zastupiteľné výrobky“.

(104) To je aj dôvodom, prečo sa konvenčné automobily delia do segmentov, a prečo automobilový priemysel modely zaradzuje do rôznych dobre známych segmentov. Toto je úvaha, ktorá bola hnacou silou pre Komisiu pri definovaní relevantného trhu pre prípady v automobilovom odvetví, aj z hľadiska jednotlivých segmentov. Je to dôvod, prečo členské štáty predkladali relevantné argumenty súvisiace s trhov v tomto, ako aj v iných prípadoch v minulosti, v zmysle jednotlivých segmentov.

(105) Vzhľadom na to, že Autoeuropa bude vyrábať automobily segmentu A0 a […] podľa klasifikácie POLK, a možno aj automobily segmentu B podľa klasifikácie POLK, Komisia usúdila, že tieto segmenty, a v prípade vozidiel SUV aj segment SUV-B podľa organizácie Global Insight, ako i kombinovaný segment (A0 až B) podľa klasifikácie POLK, by mali v tomto prípade byť spolu považované za relevantné realizovateľné trhy.

(106) Komisia dospela k záveru, že relevantný geografický trh príslušných výrobkov pokrýva prinajmenšom EHP. Portugalské orgány a Autoeuropa súhlasili s použitím tejto definície geografického trhu Komisiou pre potreby tohto oznámenia. ([24])

(107) Vzhľadom na uvedené, a vzhľadom na to, že počas svojho formálneho vyšetrovania nedostala žiadne dodatočné informácie, ktoré by preukázali, že by mala upraviť svoje závery z rozhodnutia o začatí konania, Komisia trvá na svojom posúdení pokiaľ ide o definície výrobku a geografického trhu.

5.6.1. ZÁVERY O TESTE PODIELU NA TRHU (BOD 68 PÍSM. A) RAG 2007 – 2013)

(108) Komisia uskutočnila test uvedený v bode 68 písm. a) RAG 2007 – 2013 na všetkých realizovateľných výrobkoch a geografických trhoch, aby overila, či je podiel príjemcu pomoci na trhu pred a po investícii vyšší ako 25 %.

(109) Zo zreteľom na skutočnosť, že jednotný relevantný produkt a geografický trh nie je možné stanoviť, do úvahy je potrebné zobrať všetky možné realizovateľné trhy. Trhový podiel koncernu VW v samostatných segmentoch A a B a v kombinovanom segmente A0, A a B (podľa POLK) v EHP dosahuje viac ako 25 % v každom roku od 2013 do 2019. Komisia preto dospela k názoru, že hraničná hodnota stanovená v bode 68 písm. a) je prekročená.

([23]) Pozri napríklad konečné rozhodnutie Komisie vo veci SA. 34118 (prijaté v júli 2014), v ktorom je definícia trhu ponechaná otvorená a uplatňuje sa tradičný prístup preskúmania všetkých „možných definícii trhu, ktoré definujú segmenty osobných automobilov (vrátane najužšej segmentácie pre ktorú sú dostupné údaje)“. Pozri odôvodnenie 86 tohto rozhodnutia, odvolávajúce sa na spektrum prípadov, vrátane Fiat Powertrain technologies, SA.30340, odôvodnenie 88 („Vzhľadom na to, že projekt nepresahuje hraničné hodnoty dané v bode 68 písm. a) RAG na úrovni najmenšej segmentácie nadväzujúceho trhu s výrobkami, pre ktorý sú dostupné údaje, prichádza k záveru, že projekt nepresahuje hraničné hodnoty dané v bode 68 písm. a) RAG pri žiadnych možných kombináciách týchto automobilových segmentov“). Rozhodnutie o štátnej pomoci SA.30340 Fiat Powertrain Technologies, rozhodnutie z 9. februára 2011, [C(2011)612] (Ú. v. EÚ C 151, 21.5.2011, s. 5); SA. 32169 (Volkswagen Sachsen) rozhodnutie z 13. júla 2011 [C(2011)4935] (Ú. v. EÚ C 361, 10.12.2011, s. 17).

([24]) Pozri tiež oddiel 3.3.2.2 rozhodnutia o začatí konania.

5.6.2. ZÁVERY O TESTE VÝROBNEJ KAPACITY NA NEDOSTATOČNE VÝKONNOM TRHU [BOD 68 PÍSM. B) RAG 2007 – 2013]

(110) Nakoľko výsledky testu podľa bodu 68 písm. a) sú potrebné pri následnom podrobnom preskúmaní pomoci, test podľa bodu 68 písm. b) nie je potrebné vykonať.

5.6.3. ZÁVER

(111) Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa Komisia rozhodla, že príslušná hraničná hodnota testu podľa bodu 68 písm. a) je prekročená. Komisia sa preto rozhodla, že po začatí postupu podľa článku 108 ods. 2 ZFEÚ vykoná podrobné preskúmanie toho, či je pomoc potrebná ako stimulujúci účinok pre investíciu a či prínos opatrenia pomoci preváži narušenie hospodárskej súťaže a účinky na obchodovanie medzi členskými štátmi.

5.7. *PODROBNÉ PRESKÚMANIE OPATRENIA POMOCI*

(112) Podrobné preskúmanie sa vykonáva na základe dôkladného posúdenia regionálnej pomoci na veľké investičné projekty (IDAC).

5.7.1. POZITÍVNE ÚČINKY POMOCI

5.7.1.1. *Účel pomoci*

(113) Bod 12 IDAC vyžaduje, aby členské štáty príspevok investičného projektu využili na rozvoj daného regiónu. Komisia si všíma pozitívne regionálne účinky investície predložené Portugalskom (odôvodnenie 45 až 49 vyššie) a domnieva sa, že najmä priamy a nepriamy účinok na tvorbu pracovných miest, vstup nových dodávateľov do regiónu, presun znalostí do regiónu a rozšírenie základne regionálnych znalostí predstavujú značný prínos pre rozvoj regiónu a k dosiahnutiu cieľov EÚ v oblasti súdržnosti.

5.7.1.2. *Primeranosť nástroja pomoci*

(114) Body 17 a 18 IDAC zdôrazňujú, že štátna pomoc vo forme počiatočnej investície je len jedným zo spôsobov ako prekonať zlyhania trhu a podporiť ekonomický rozvoj v znevýhodnených regiónoch. Pomoc predstavuje vhodný prostriedok vtedy, ak v porovnaní s inými opatreniami poskytuje špecifické výhody. Podľa bodu 18 IDAC, sa za vhodný nástroj pokladajú opatrenia, pri ktorých členské štáty zvážili aj iné politické možnosti a pri ktorých sa preukázalo, že použitie selektívneho nástroja, akým je štátna pomoc pre konkrétnu spoločnosť, je výhodné.

(115) Portugalsko odôvodnilo (pozri odôvodnenia 51 a 52) primeranosť nástroja pomoci ekonomickou situáciou regiónu Peninsula de Setubal, ktorá dokazuje, že región je v porovnaní s národným priemerom znevýhodnený: v období 2011–2013 predstavoval regionálny HDP na osobu približne 75 % portugalského priemeru.

(116) S ohľadom na socio-ekonomickú situáciu regiónu Peninsula de Setubal, ktorú potvrdzuje status regiónu oprávneného na regionálnu pomoc v súlade s článkom 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ so stropom intenzity pomoci 15 %, a v súlade s praxou z predošlých prípadov (napr. rozhodnutie Dell Poland ([25]) a Porsche ([26])) Komisia akceptuje, že udelenie štátnej pomoci je v danom regióne vhodným nástrojom na dosiahnutie cieľa regionálneho rozvoja.

5.7.1.3. *Stimulujúci účinok/kontrafaktický postup*

(117) V bode 20 IDAC sa vyžaduje, aby boli splnené formálne podmienky stimulujúceho účinku uvedené v bode 38 RAG 2007 – 2013. Komisia v časti 5.5 overila, že v prípade notifikovaného projektu to tak je. Pokiaľ ide o značný stimulujúci účinok, IDAC požaduje, aby Komisia podrobne overila, že pomoc je nevyhnutná na zmenu

([25]) Rozhodnutie Komisie 2010/54/ES z 23. septembra 2009 o pomoci, ktorú Poľsko zamýšľa poskytnúť spoločnosti Dell Products (Poland) Sp. z o.o. C 46/08 (ex N 775/07) (Ú. v. EÚ L 29, 2.2.2010, s. 8), odôvodnenie 171.

([26]) SA.34118 (2012/C, ex 2011/N), zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku, dostupné na webovej adrese http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm?clear=1&policy_area_id=3, odôvodnenie 107.

správania príjemcu pomoci, ktorý v jej dôsledku realizuje (dodatočnú) investíciu v príslušnom podporovanom regióne. V bode 22 IDAC sa stanovuje, že stimulujúci účinok je možné dokázať dvoma možnými spôsobmi: bez pomoci by sa investícia vôbec neuskutočnila, nakoľko by bez pomoci investícia nebola pre spoločnosť zisková na žiadnom mieste (postup 1); bez pomoci by sa investícia uskutočnila na inom mieste (postup 2).

(118) IDAC vyžaduje, aby členský štát preukázal existenciu stimulujúceho účinku pomoci a poskytol jasný dôkaz že pomoc má skutočný vplyv na výber investície alebo lokality. Bremeno dokazovania existencie stimulujúceho účinku tak prenáša na členský štát. V tomto kontexte musí členský štát takisto podať rozsiahly opis kontrafaktického postupu, v rámci ktorého nie je príjemcovi pomoci pridelená žiadna pomoc. Kontrafaktický postup musí Komisia vnímať realisticky.

(119) Portugalské orgány uviedli (pozri odôvodnenie 54) že pomoc pre Autoeuropu spadá pod postup 2 a poskytli kontrafaktický postup odzrkadľujúci konkrétnu investíciu a plánovanú lokalitu pre notifikovaný projekt, v ktorom sa uvažovalo o alternatívnej lokalite so závodom v [lokalite 1 v nepodporovanej oblasti v EHP], […].

(120) V bode 25 IDAC sa uvádza, že členský štát by mohol poskytnúť dôkaz stimulujúceho účinku pomoci pre situáciu podľa postupu 2 poskytnutím dokumentov spoločnosti, ktoré dokazujú, že došlo k porovnaniu nákladov a prínosov medzi lokalitou v podporovanom regióne zvolenom pre investíciu a alternatívnou lokalitou. Členský štát sa smie opierať o finančné správy, interné podnikateľské plány a dokumenty, ktoré vypracovávajú rôzne investičné scenáre.

(121) Portugalsko poskytlo (pozri odôvodnenie 68, 70 a 71) aktuálne a autentické dôkazy dokumentujúce niekoľkostupňový rozhodovací proces koncernu VW a značky Volkswagen (v prípade notifikovaného procesu) primárne vo veci rozhodnutia o výrobku a následného rozhodnutia o investícii a lokalite.

(122) Uvedená dokumentácia ukazuje, že po určení predajného potenciálu nového produktu v segmente A0 SUV a […] ([…]) počas plánovacieho kola 61 v roku 2012, kontrolné oddelenie [koncernový controlling] v júli 2012 najskôr identifikovalo štyri možnosti pre umiestnenie výroby: Lokalita Setubal, [lokalita 1 v nepodporovanej oblasti v EHP], [lokalita 2 mimo EHP] a [lokalita 3 v nepodporovanej oblasti v EHP] použitím dvoch hlavných kritérií: možnosť inštalácie dodatočnej kapacity v existujúcom závode a kompatibilita existujúcich zariadení s plánovanou investíciou. Výpočty vykonané cez [koncernový controlling] zahŕňali aj predajné objemy pre [vopred určený model], ktorý má naplánovaný SOP v podobnom období. Boli vytvorené tri alternatívy s objemami rozdelenými medzi štyri prevádzky. Pri každej alternatíve sa vypočítali výrobné náklady na jeden automobil a výsledok týchto výpočtov ukázal, že v danom momente by najlepšou alternatívou bolo spojenie objemov pre [vopred určený model] a A0 SUV v [lokalite 1 v nepodporovanej oblasti v EHP] a obmedzenie nových objemov v lokalite Setubal pre segment […].

(123) V neskoršom štádiu procesu plánovania sa kontrolné oddelenie rozhodlo vylúčiť [lokalitu 3 v nepodporovanej oblasti v EHP] kvôli nevýhodnosti nákladov na personál a [lokalitu 2 mimo EHP] kvôli nevýhodnosti nákladov na logistiku, a tak ako jediná životaschopná alternatívna lokalita k lokalite Setubal ostala [lokalita 1 v nepodporovanej oblasti v EHP].

(124) Komisia konštatuje, že Volkswagen sa v januári 2014 rozhodol, že výrobu [vopred určený model] umiestni v [lokalite 1 v nepodporovanej oblasti v EHP] a [lokalite 2 mimo EHP], kde už prebiehala výroba predchádzajúceho modelu. Portugalsko poskytlo dôkaz, že aj po rozhodnutí o [vopred určený model] bola [lokalita 1 v nepodporovanej oblasti v EHP] stále v hre o notifikovanú investíciu. Poskytnuté dokumenty umožňujú Komisii dospieť k záveru, že v marci 2014, keď produktový výbor značky Volkswagen (VAP) dosiahol rozhodnutie, [lokalita 1 v nepodporovanej oblasti v EHP] mala dostatočnú kapacitu na pokrytie potrieb notifikovaného projektu. Potvrdzuje to aj rozhodnutie koncernu VW z marca 2015 vyrábať v [lokalite 1 v nepodporovanej oblasti v EHP] iný model s podobnou ročnou výrobnou kapacitou ako notifikovaný projekt.

(125) Komisia sa okrem toho ubezpečila, že všetky relevantné náklady spojené s dodatočnými zmenami potrebnými na zvládnutie dodatočnej kapacity potrebnej pre notifikovaný projekt v [lokalite 1 v nepodporovanej oblasti v EHP] boli v kontrafaktickom postupe zohľadnené. Okrem berie na vedomie aj tvrdenie Portugalska, že ak by nebola lokalita Setubal vybraná pre notifikovaný projekt, Autoeuropa by pravdepodobne musela uzavrieť značnú časť svojho závodu. Komisia sa ubezpečila, že náklady na prepustenie zamestnancov v lokalite Setubal, ako aj náklady na vrátenie štátnej pomoci pridelenej na predošlé investičné projekty spomenuté v časti 4.2 boli v kontrafaktickom postupe zohľadnené.

(126) Komisia je tiež spokojná, že výpočty investičných a výrobných nákladov v oboch lokalitách použitých v kontrafaktickom postupe sú presné a založené na dôveryhodných údajoch poskytnutých priamo závodmi, alebo na dôveryhodných predpokladoch.

(127) Ako je uvedené v odôvodnení 70 a prílohe I tohto rozhodnutia, odhady výrobných nákladov, ktoré je možné pripísať lokalite, zahŕňajúce výrobné a investičné náklady, viedli k nákladovej nevýhode 90 miliónov EUR v nominálnej hodnote v neprospech lokality Setubal v porovnaní s [lokalita 1 v nepodporovanej oblasti v EHP]. V snahe znížiť nákladovú nevýhodnosť lokality Setubal a s ohľadom na blížiace sa rozhodnutie VAI o lokalite investičného projektu po rozhodnutí o výrobku VAP 10. marca 2014, predložila Autoeuropa 31. marca 2014 žiadosť o pomoc.

(128) Dňa 28. mája 2014 a 26. júna 2014 sa VAI rozhodol, že notifikovanú investíciu umiestni v lokalite Setubal. Tak ako to dokumentujú zápisnice zo stretnutí VAI, toto rozhodnutie bolo prijaté výslovne na základe dostupnosti štátnej pomoci. Práce na projekte začali 26. júna 2014.

(129) Komisia už vyššie (pozri odôvodnenie 85) stanovila, že v súlade s bodom 20 IDAC sú formálne požiadavky na stimulujúci účinok uvedené v bode 38 RAG 2007 – 2013 splnené. Portugalské orgány okrem toho poskytli jasný dôkaz, že pomoc mala reálny vplyv na výber lokality, vzhľadom na to, že rozhodnutie koncertu VW o umiestnení notifikovaného projektu do lokality Setubal prišlo až po podpise investičnej zmluvy, ([27]) čím sa potvrdila oprávnenosť investičného projektu získať štátnu pomoc. Komisia sa v súlade s bodom 23 a 25 IDAC domnieva, že kontrafaktický postup, ktorý predložilo Portugalsko, je realistický a podložený autentickými a aktuálnymi dôkazmi, ktoré ukazujú, že pomoc má skutočný (značný) stimulujúci účinok: zmenšením medzery životaschopnosti medzi lokalitami v prospech lokality Setubal, pomoc prispela k zmene rozhodnutia o lokalite v spoločnosti, ktorá je príjemcom pomoci. Bez pomoci by k investícii v lokalite Setubal nedošlo.

5.7.1.4. *Proporcionalita pomoci*

(130) V bode 29 IDAC sa vyžaduje, aby bola pomoc úmerná; objem a intenzita pomoci musí byť obmedzená na minimum potrebné na to, aby sa investícia v podporovanom regióne uskutočnila.

(131) Regionálna pomoc je vo všeobecnosti vnímaná ako úmerná k závažnosti problémov, ktoré postihujú podporované regióny, ak rešpektuje strop regionálnej pomoci, vrátane automatického postupne sa znižujúceho stropu regionálnej pomoci pre veľké investičné projekty (ktorý už je súčasťou mapy regionálnej pomoci). Intenzita pomoci použitá v tomto prípade nie je vyššia než stropy regionálnej pomoci upravené mechanizmom znižovania, ako už bolo uvedené v odôvodnení 96.

(132) Nad rámec všeobecnej zásady proporcionality zakotvenej v RAG 2007 – 2013 IDAC vyžaduje vykonanie podrobnejšieho posúdenia. Podľa postupu 2 IDAC je pomoc primeraná, ak sa rovná rozdielu medzi čistými nákladmi príjemcu pomoci na investíciu v podporovanom regióne a čistými nákladmi na investíciu v alternatívnej lokalite.

(133) Dokumentácia, ktorú predložilo Portugalsko (pozri odôvodnenie 68, 70 a 71), potvrdzuje, že pomoc bola obmedzená na nevyhnutnú výšku, pretože neprekročuje rozdiel medzi nákladmi na umiestnenie investície v lokalite Setubal a v […]. Výpočet v čase kontrafaktickej analýzy (a založený na dokumentoch, ktoré boli vypracované súčasne s investičným rozhodnutím) ukazuje že lokalita Setubal bola v porovnaní s [lokalitou 1 v nepodporovanej oblasti v EHP] aj napriek pomoci drahšia o 14,6 milióna EUR v diskontnej hodnote. Komisia poznamenala, že zvyšok rozdielu medzi nákladmi bol prijateľný kvôli určitým kvalitatívnym aspektom, ako napríklad dôvody sociálnej zodpovednosti (bez investície by Autoeuropa musela uzavrieť značné časti závodu Setubal) alebo možnosť pokrytia maxím produkcie v lokalite Setubal bez výpomoci iných závodov, zatiaľ čo [lokalita 1 v nepodporovanej oblasti v EHP] by musela časť produkcie presunúť do [lokality 2 mimo EHP]. Ak sa výpočet uskutoční zohľadňujúc notifikovanú diskontnú výšku pomoci 36,15 milióna EUR ([28]), nevýhodnosť lokality Setubal je stále 11,85 milióna EUR (48 miliónov EUR – 36,15 milióna EUR).

([27]) Investičná zmluva obsahuje doložku o pozastavení, ktorá udáva, že skupina VW rozhodne, či sa bude projekt realizovať alebo nie, za predpokladu, že takéto rozhodnutie padne skôr ako 30. júna 2014.

([28]) Vysvetlenie rozdielu vo výške pomoci pozri v poznámke pod čiarou č. 19.

(134) Vzhľadom na to, že pomoc sa v porovnaní s alternatívnou lokalitou [lokalita 1 v nepodporovanej oblasti v EHP] obmedzuje na objem nevyhnutný na kompenzáciu čistých dodatočných nákladov umiestnenia investičného projektu v lokalite Setubal, Komisia sa domnieva, že proporcionalita pomoci v čase rozhodnutia o lokalite je preukázaná.

5.7.2. NEGATÍVNE ÚČINKY POMOCI NA HOSPODÁRSKU SÚŤAŽ A OBCHODOVANIE

(135) V bode 40 IDAC sa stanovuje, že „ak by sa na základe kontrafaktickej analýzy zdalo, že investícia by sa realizovala aj bez pomoci, aj keď možno na inom mieste (postup 2.), a ak je pomoc proporcionálna, možné náznaky narušenia hospodárskej súťaže, ako sú vysoký trhový podiel a zvýšenie kapacity na nedostatočne výkonnom trhu, by boli v zásade také isté bez ohľadu na pomoc“.

(136) Bez notifikovanej pomoci by sa investícia uskutočnila v inej lokalite v EHP a dôsledkom by bolo rovnaké narušenie hospodárskej súťaže (t. j. postup 2). Keďže je pomoc obmedzená na minimum nevyhnutné na kompenzáciu dodatočných výdavkov vyplývajúcich z regionálnych nevýhod podporovaného regiónu, nemá také neprimerané negatívne účinky na hospodársku súťaž, ako napríklad vytlačenie súkromnej investície.

(137) Podľa bodu 50 IDAC sú potenciálne negatívne účinky regionálnej pomoci plynúce z jej geografickej špecifickosti už do určitej miery uvedené a obmedzené RAG a v mapách regionálnej pomoci, kde sú pri zohľadnení cieľov politiky rovnosti a súdržnosti vyčerpávajúcim spôsobom uvedené oblasti oprávnené na poskytnutie regionálnej pomoci a prípustné intenzity pomoci. Avšak v súlade s bodom 53 IDAC, ak by sa investícia umiestnila do chudobnejšieho regiónu bez pomoci (viac regionálnych znevýhodnení – vyššia maximálna intenzita regionálnej pomoci) alebo do regiónu, ktorý sa považuje za región s rovnakými znevýhodneniami ako cieľový región (rovnaká maximálna intenzita regionálnej pomoci), malo by to negatívny vplyv na obchodovanie a v teste celkovej vyváženosti by to bolo negatívnym prvkom, ktorý pravdepodobne nebude kompenzovaný žiadnymi pozitívnymi prvkami, pretože je v rozpore so samotným princípom poskytovania regionálnej pomoci.

(138) V prípade notifikovaného projektu neprichádzala investícia na zelenej lúke do úvahy, pretože investičný balík [140 000–160 000] automobilov patriacich do cenového segmentu trhu […] je príliš malý na to, aby bol projekt na zelenej lúke životaschopný. Použitím dvoch kritérií – existujúcej dodatočnej kapacity a zariadenia kompatibilného s plánovaným projektom – boli počiatočné alternatívne lokality obmedzené na [lokalitu 1] (v nepodporovanej oblasti [v EHP]), [lokalitu 2] ([mimo EHP]) a [lokalitu 3] ([v nepodporovanej oblasti v EHP]); [lokalita 2 mimo EHP] a [lokalita 3 v nepodporovanej oblasti v EHP] boli v neskoršej fáze vylúčené, pretože sa vyznačovali najvyššími nákladmi na logistiku resp. personál.

(139) Komisia preto dospela k záveru, že neexistujú žiadne indície, že by došlo k umiestneniu investície v inom podporovanom regióne s vyšším alebo podobným stropom intenzity pomoci: Komisia sa preto domnieva, že pomoc nemá žiaden antikohézny účinok, ktorý by bol proti samotnej podstate regionálnej pomoci a ani nežiaduce negatívne vplyvy na obchodovanie.

5.8. *VYVÁŽENIE*

(140) Po zistení, že pomoc poskytuje stimul pre investíciu v príslušnom regióne a je úmerná, je potrebné zvážiť pozitívne a negatívne účinky pomoci.

(141) Posúdenie potvrdilo, že opatrenie pomoci má stimulujúci účinok na pritiahnutie investície, ktorá môže výrazne prispieť k rozvoju znevýhodneného regiónu oprávneného na regionálnu pomoc v súlade s článkom 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ, bez toho, aby o investíciu pripravil akýkoľvek iný región s rovnakým alebo vyšším stropom intenzity pomoci (žiaden antikohézny účinok). Komisia sa domnieva, že prilákanie investície chudobnejším regiónom je pre súdržnosť v rámci Únie výhodnejšie ako keby bola rovnaká investícia umiestnená v rozvinutejšom regióne. Ako sa uvádza v bode 53 IDAC, Komisia sa domnieva, že „pozitívne účinky regionálnej pomoci, ktorá iba kompenzuje rozdiel v čistých nákladoch v porovnaní s viac rozvinutými alternatívnymi investičnými lokalitami […] sa zvyčajne podľa testu vyváženosti bude pokladať za pomoc, ktorá vyvažuje negatívne účinky v alternatívnej lokalite pre novú investíciu.“.

(142) S ohľadom na vyššie uvedené Komisia konštatuje, že ak je pomoc úmerná k rozdielu medzi čistými nákladmi na uskutočnenie investície vo vybranej lokalite v porovnaní s rozvinutejšou alternatívnou lokalitou, pozitívny účinok pomoci v zmysle jej cieľa a primeranosti prevažuje negatívne účinky alternatívnej lokality.

(143) V súlade s bodom 68 RAG 2007 – 2013 a vzhľadom na dôkladné posúdenie vykonané na základe IDAC sa Komisia domnieva, že pomoc je nevyhnutná na vyvolanie stimulačného účinku na investíciu a že výhody opatrenia pomoci prevažujú z nej vyplývajúce narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchodovanie medzi členskými štátmi.

6. **ZÁVER**

(144) Komisia dospela k záveru, že navrhovaná regionálna investičná pomoc v prospech Volkswagen Autoeuropa, Lda poskytnutá 30. apríla 2014, ktorú musí už len schváliť Komisia, spĺňa všetky podmienky stanovené v RAG 2007 – 2013 a IDAC, a preto je možné považovať ju za zlučiteľnú s vnútorným trhom v súlade s článkom 107 ods. 3 písm. b) a c) ZFEÚ.

(145) Komisia pripomína, že v súlade s odôvodnením 16 rozhodnutia o začatí konania sa Portugalsko zaviazalo, že ak sa zrealizované oprávnené výdavky odklonia od plánovanej výšky oprávnených nákladov, ktorá bola braná do úvahy v notifikácii a výpočte maximálnej výšky pomoci, k prekročeniu notifikovanej výšky pomoci ani notifikovanej intenzity pomoci nedôjde. Portugalsko sa tiež zaviazalo, že Komisii bude so začiatkom od schválenia pomoci Komisiou každých päť rokov predkladať priebežné správy (vrátane informácií o sumách, ktoré boli uhradené a o akýchkoľvek iných investičných projektoch, ktoré sa začali v rovnakej prevádzke/závode) a záverečnú správu do šiestich mesiacov od zaplatenia poslednej tranže pomoci v súlade s notifikovaným harmonogramom platieb,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Štátna pomoc vo výške 36,15 milióna EUR v súčasnej hodnote, čo zodpovedá maximálnej intenzite pomoci 6,03 % ekvivalentu hrubého grantu, ktorú plánuje Portugalsko realizovať pre Volkswagen Autoeuropa, Lda, je v súlade s vnútorným trhom v zmysle článku 107 ods. 3 písm. c) Zmluvy o fungovaní Európskej Únie.

Udelenie pomoci vo výške 36,15 milióna EUR v súčasnej hodnote, čo zodpovedá maximálnej intenzite pomoci 6,03 % ekvivalentu hrubého grantu sa preto schvaľuje.

Článok 2

Toto rozhodnutie je určené Portugalskej republike.

V Bruseli 27. novembra 2015

Za Komisiu

Margrethe VESTAGER

členka Komisie