SKLEP KOMISIJE (EU) 2017/166

z dne 27. novembra 2015

o državni pomoči SA. 38831 (2014/C) (ex 2014/N), ki jo Portugalska namerava izvajati za Volkswagen Autoeuropa, Lda

(notificirano pod dokumentarno številko C(2015) 8232)

(Besedilo v portugalskem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti prvega pododstavka člena 108(2) Pogodbe,

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru in zlasti člena 62(1)(a) Sporazuma,

po pozivu vsem zainteresiranim stranem, naj predložijo pripombe v skladu z navedenim(-a) členom(-a) ([1]),

ob upoštevanju naslednjega:

1. POSTOPEK

(1) Portugalska je z elektronskim obvestilom, evidentiranim 30. junija 2014, priglasila regionalno pomoč za naložbo, ki jo je na podlagi odobritve Komisije 30. aprila 2014 dodelila družbi Volkswagen Autoeuropa, Lda (v nadaljnjem besedilu: Autoeuropa).

(2) Z dopisom z dne 2. oktobra 2014 je Komisija Portugalsko obvestila o svoji odločitvi, da v zvezi s to pomočjo začne postopek na podlagi člena 108(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

(3) Odločitev Komisije o začetku postopka je bila objavljena v *Uradnem listu Evropske unije* ([2]). Komisija je vse zainteresirane strani pozvala, naj predložijo svoje pripombe.

(4) Portugalska je 15. decembra 2014 predložila pripombe glede sklepa o začetku postopka (2014/127950), dodatne informacije pa je predložila v dopisih z dne 27. februarja 2015 (2015/019588), 12. junija 2015 (2015/056315) in 27. julija 2015 (2015/073908). V prostorih podjetja Autoeuropa je 19. maja 2015 potekal sestanek s službami Komisije, portugalskimi organi in upravičenko.

(5) Komisija od zainteresiranih strani ni prejela pripomb.

2. PODROBEN OPIS UKREPA/POMOČI

2.1 *CILJ UKREPA POMOČI*

(6) Portugalska namerava z dodelitvijo pomoči za naložbo v obstoječi obrat podjetja Autoeuropa v Palmeli v regiji Península de Setúbal– ta regija je upravičena do regionalne pomoči v skladu s členom 107(3)(c) PDEU in zanjo velja 15-odstotna standardna zgornja meja regionalne pomoči za velika podjetja v skladu s portugalsko karto regionalne pomoči, ki se uporablja za obdobje od leta 2007 do junija 2014 ([3]) – dodatno razvijati zadevno regijo.

([1]) UL C 460, 19.12.2014, str. 55.
([2]) Glej opombo 1.
([3]) Državna pomoč N 727/2006 – Portugalska – Karta regionalnih pomoči za obdobje 2007–2013 (UL C 68, 24.3.2007, str. 26), kakor je bila podaljšana do konca junija 2014 s pomočjo SA.37471 (2013/N) – Podaljšanje portugalske karte regionalne pomoči za obdobje 2007–2013 do 30. junija 2014 (UL C 50, 21.2.2014, str. 16).

2.2 *UPRAVIČENKA*

(7) Upravičenka do pomoči je Autoeuropa, 100-odstotna podružnica skupine Volkswagen Group (v nadaljnjem besedilu: skupina VW). Skupina VW je bila opisana v številnih sklepih o državni pomoči, nazadnje v Sklepu Komisije z dne 9. julija 2014 o začetku formalne preiskave glede regionalne pomoči v korist podjetja AUDI HUNGARIA MOTOR Ltd. ([4]), na katerega se Komisija sklicuje v zvezi z nadaljnjim opisom skupine VW.

(8) Autoeuropa deluje v regiji Setúbal od junija 1991 in proizvaja več modelov osebnih avtomobilov pod blagovno znamko VW. Autoeuropa je veliko podjetje. Niti skupina VW niti Autoeuropa se ne moreta šteti za podjetje v težavah v smislu smernic Skupnosti o državni pomoči za reševanje in prestrukturiranje podjetij v težavah ([5]), ki so veljale v času priglasitve.

2.3 *NALOŽBENI PROJEKT*

(9) Naložbeni projekt zajema uvedbo nove proizvodne tehnologije, imenovane „Modularer Querbaukasten“ (v nadaljnjem besedilu: MQB), ki se uporablja namesto tradicionalne proizvodnje, temelječe na platformi. Ta nova proizvodna tehnologija omogoča veliko prožnost v proizvodnji modelov osebnih avtomobilov in doseganje večjih sinergijskih učinkov pri njihovi proizvodnji. Komisija se za temeljitejši opis tehnologije sklicuje na svoj sklep z dne 13. julija 2011 o začetku formalne preiskave glede regionalne pomoči v korist družbe Volkswagen Sachsen ([6]).

(10) Naložba v Palmeli omogoča podjetju Autoeuropa, da proizvaja osebne avtomobile, ki spadajo v tri segmente trga osebnih avtomobilov, opredeljene po klasifikaciji POLK ([7]), in sicer segment A0, segment A in segment B. Skupina VW trenutno namerava na novi proizvodni liniji proizvajati športno terensko vozilo, ki spada v segment A0, ter še ne v celoti opredeljeno osebno vozilo, ki spada v segment […] (*) in bo nasledilo model podjetja Autoeuropa iz segmenta […], ki temelji na dejanski platformi. Skupina VW ni izključila možnosti, da bo v petih letih po končanju naložbe začela proizvodnjo osebnega avtomobila, ki spada v segment B. Skupna zmogljivost, nastala zaradi naložbe, je [140 000–160 000] avtomobilov na leto, pri čemer je zmogljivost [80 000–100 000] na podlagi trenutnih načrtov namenjena proizvodnji športnega terenskega vozila iz segmenta A0, zmogljivost [50 000–60 000] pa je namenjena modelu iz segmenta […].

(11) Naložba se je začela 26. junija 2014 in naj bi se večinoma končala decembra 2018. Celotna proizvodnja je predvidena za konec leta 2018.

2.4 *STROŠKI NALOŽBENEGA PROJEKTA*

(12) Glede na pogodbo o naložbi in pomoči, ki sta jo podpisali Portugalska in skupina VW, in dopis Portugalske z dne 28. julija 2014 naložba vključuje upravičene odhodke v višini 672,9 milijona EUR za opremo in dela na infrastrukturi (stavba), ki bodo nastali med letoma 2014 in 2019. Približno četrtina navedenih odhodkov bo namenjena specializiranim proizvajalčevim orodjem, tj. osnovnim sredstvom, ki jih financira Autoeuropa in se ne bodo uporabljala v njenem obratu v Palmeli, ampak jih bo Autoeuropa zagotovila svojim dobaviteljem, ti pa jih bodo uporabljali v svojih obratih za proizvodnjo sestavnih delov za skupino VW. Čeprav bodo ta sredstva sestavni del proizvodne zaloge dobaviteljev, bodo ostala last skupine VW.

(13) Odhodki se nanašajo izključno na nova, opredmetena sredstva. V spodnji preglednici, pripravljeni na podlagi pogodbe o naložbi, so načrtovani upravičeni odhodki razčlenjeni glede na vrsto in leto.

([4]) Zadeva SA.36754 – Veliki naložbeni projekt – Madžarska – Pomoč za podjetje AUDI HUNGARIA MOTOR Ltd. (UL C 418, 21.11.2014, str. 25).
([5]) UL C 244, 1.10.2004, str. 2.
([6]) Zadeva SA.32169 – Nemčija – Veliki naložbeni projekt – Pomoč družbi Volkswagen Sachsen GmbH (UL C 361, 10.12.2011, str. 17).
([7]) R. L. Polk & Co. (tudi POLK) je globalno povezana organizacija in velik ponudnik tržnih informacij in analiz trga v avtomobilski industriji. IHS Inc., vodilni globalni vir kritičnih informacij in analiz, je 16. julija 2013 končal prevzem podjetja R. L. Polk & Co.
(*) Poslovna skrivnost.

Preglednica 1

Razčlenitev upravičenih odhodkov (v milijonih EUR) – pogodba o naložbah

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Skupaj
Oprema	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Specializirana proizvajalčeva orodja	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
SKUPAJ	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**672,9**

(14) Ta razčlenitev stroškov, ki temelji na informacijah iz pogodbe o naložbi, se razlikuje od razčlenitve stroškov v dodatnem informativnem listu, priloženem obvestilu. Z navedbami v dodatnem listu so Portugalski organi pojasnili, da je skupina VW znižala skupne naložbene stroške s 672,95 milijona EUR, kot je navedeno v pogodbi o naložbi, na 623,85 milijona EUR. Razčlenitev na podlagi dodatnega informativnega lista je navedena v spodnji preglednici.

Preglednica 2

Razčlenitev upravičenih odhodkov (v milijonih EUR) – dodatni informativni list

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Skupaj
Oprema	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Specializirana proizvajalčeva orodja	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
SKUPAJ	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**623,9**

2.5 *PRAVNA PODLAGA*

(15) Nacionalna pravna podlaga za dodelitev pomoči sta uredba-zakon št. 287/2007 z dne 17. avgusta, kakor je bila spremenjena z uredbo-zakon št. 65/2009 z dne 20. marca, s katero se je odobril nacionalni okvir spodbud za poslovne naložbe, in odlok št. 1464/2007 z dne 15. novembra, kakor je bil spremenjen z odlokom št. 1103/2010 z dne 25. oktobra, s katerim se vzpostavlja in ureja shema pomoči „Sistema de Incentivos a Inovação“.

(16) Portugalska je pomoč na podlagi odobritve Komisije dodelila z uporabo svoje sheme pomoči „Sistema de Incentivos a Inovação“. Ta shema pomoči je bila skupinsko izvzeta z uporabo Uredbe Komisije (ES) št. 800/2008 ([8]) (v nadaljnjem besedilu: GBER 2008) za uporabo pomoči pod pragom za priglasitev iz člena 6 Uredbe.

2.6 *UKREP POMOČI*

(17) Pomoč je bila na podlagi odobritve Komisije dodeljena s pogodbo o pomoči in naložbi, podpisano 30. aprila 2014. Dela v zvezi z naložbo so se začela 26. junija 2014, tj. po podpisu pogodbe.

([8]) Uredba Komisije (ES) št. 800/2008 z dne 6. avgusta 2008 o razglasitvi nekaterih vrst pomoči za združljive s skupnim trgom z uporabo členov 87 in 88 Pogodbe (Uredba o splošnih skupinskih izjemah) (UL L 214, 9.8.2008, str. 3), podaljšana do 30. junija 2014.

(18) Pomoč je dodeljena v obliki delno povratnih sredstev. Pogodba o naložbi se sklicuje na povratna sredstva v višini 52,49 milijona EUR (v nominalni vrednosti) za odhodke za naložbo (vključno s specializiranimi proizvajalčevimi orodji) v višini 672,95 milijona EUR, ki se delno pretvorijo v čista nepovratna sredstva, če Autoeuropa izpolni nekatere pogodbeno dogovorjene parametre izvedbe. Priglasitev kaže, da je bilo novejše načrtovanje stroškov skupine VW podlaga za malce nižji znesek pričakovanih odhodkov za naložbo (623,9 milijona EUR). Ob upoštevanju navedenega nižjega zneska in v cenah iz leta 2014 znaša priglašena pomoč 36,15 milijona EUR, priglašena intenzivnost pomoči pa je 6,03 %. Portugalska se zavezuje, da niti priglašeni znesek pomoči niti priglašena intenzivnost pomoči ne bosta presežena, če bodo ustvarjeni upravičeni odhodki odstopali od načrtovanega zneska upravičenih odhodkov, kot je bil upoštevan v priglasitvi in pri izračunu najvišjega zneska pomoči.

(19) Portugalska potrjuje, da bo Autoeuropa ali Volkswagen iz svojih sredstev kril lastni prispevek brez kakršne koli javne podpore v višini vsaj 25 % upravičenih odhodkov.

(20) Autoeuropa ali Volkswagen se zavezuje, da bo naložbo ohranil vsaj pet let po njenem končanju.

2.7 *RAZLOGI ZA ZAČETEK POSTOPKA*

(21) Komisija je v sklepu o začetku postopka izrazila dvom glede skladnosti ukrepa z določbami iz Smernic o državni regionalni pomoči za 2007–2013 ([9]) (v nadaljnjem besedilu: smernice 2007–2013), ki se nanašajo na upravičene odhodke, najvišji znesek pomoči in najvišjo intenzivnost pomoči, in posledično glede skladnosti z notranjim trgom.

(22) Komisija je opozorila, da so priglašeni upravičeni odhodki vključevali stroške za specializirana proizvajalčeva orodja, o upravičenosti katerih dvomi, zato ni mogla potrditi, da najvišji priglašeni znesek pomoči, izračunan ob upoštevanju skupnih priglašenih odhodkov za naložbo, ne presega najvišjega zneska, ki ga je mogoče dovoliti.

(23) Komisija je opozorila še, da je Autoeuropa prejela pomoč za naložbo za še en naložbeni projekt, ki ga je izvedla v istem obratu. Dela, povezana z drugim naložbenim projektom, so se začela manj kot tri leta pred začetkom del v zvezi s sedanjim naložbenim projektom. Z naložbenim projektom naj bi se v proizvodne procese vnesle inovacije, poleg tega naj bi se ti procesi optimizirali z naložbami na treh področjih dejavnosti: (i) na področju informacijske tehnologije z izvajanjem programov in tehnološko najnaprednejših sistemov, (ii) na področju barvanja notranjosti in zunanjosti motornih vozil z avtomatizacijo metode nanašanja barve in (iii) na področju matric za štancanje, v sklopu katerega se izdelujejo modeli za štancanje delov. Portugalska v času sklepa o začetku postopka ni pojasnila obsega, v katerem bi bile te izboljšave pomembne in bi se še vedno uporabljale, če bi se proizvodnja na podlagi platforme ustavila in bi jo nadomestila proizvodna tehnologija MQB.

(24) Komisija na podlagi informacij, ki jih je predložila Portugalska, ni mogla oblikovati končnega stališča o tem, ali se dva naložbena projekta štejeta za enoten naložbeni projekt v smislu odstavka 60 smernic 2007–2013, in se je odločila, da med formalno preiskavo prouči vprašanje, ali sta projekta ekonomsko nedeljiva v smislu opombe 55 ([10]) smernic 2007–2013.

([9]) Smernice o državni regionalni pomoči za 2007–2013 (UL C 54, 4.3.2006, str. 13). Komisija je 28. junija 2013 sprejela Smernice o regionalni državni pomoči za obdobje 2014–2020, v katerih je podaljšala obdobje uporabe smernic 2007–2013 do 30. junija 2014 (odstavek 186) (UL C 209, 23.1.2013, str. 1).

([10]) Opomba 55 smernic 2007–2013 določa: „Za ocenjevanje, ali je začetna naložba ekonomsko nedeljiva, bo Komisija upoštevala tehnične, funkcionalne in strateške povezave ter neposredno geografsko bližino. Ekonomska nedeljivost bo ocenjena neodvisno od lastništva. To pomeni, da mora biti za ugotavljanje, ali velik naložbeni projekt pomeni enoten naložbeni projekt, ocena enaka, ne glede na to, ali projekt izvede eno podjetje, več podjetij, ki si delijo naložbene stroške, ali več podjetij, ki nosijo stroške ločenih naložb znotraj istega naložbenega projekta (na primer v primeru skupne naložbe).“

(25) Poleg tega odstavek 68 smernic 2007–2013 določa, da mora Komisija začeti formalno preiskavo in nadaljevati podrobno proučitev spodbujevalnega učinka, sorazmernosti ter pozitivnih in negativnih učinkov pomoči, kadar tržni delež upravičenca v zvezi z zadevnim proizvodom in geografskim trgom pred naložbo ali po njej presega 25 % (v nadaljnjem besedilu tudi: test iz odstavka 68(a)) ali kadar je zmogljivost, ustvarjena na podlagi naložbe, večja od 5 % trga, ki se relativno in absolutno zmanjšuje (v nadaljnjem besedilu tudi: test iz odstavka 68(b)). Če je podrobna ocena potrebna, bo izvedena na podlagi Sporočila Komisije o merilih za podrobno oceno regionalne pomoči za velike naložbene projekte ([11]) (v nadaljnjem besedilu: sporočilo o merilih za podrobno oceno).

(26) Komisija v sklepu o začetku postopka ni navedla končne natančne opredelitve upoštevnega trga proizvoda, pri tem pa je obravnavala vse verjetne alternativne opredelitve trga, vključno zlasti z najožjo segmentacijo, za katero so na voljo podatki ([12]). Ker bo Autoeuropa proizvajala avtomobile, ki spadajo v segmenta A0 in […] po klasifikaciji POLK, in bi lahko proizvajala tudi avtomobile, ki spadajo v segment B po klasifikaciji POLK, je Komisija menila, da bi bilo treba te posamezne segmente, za športna terenska vozila, segment SUV-B po klasifikaciji Global Insight ([13]) in kombinirani segment (od A0 do B) po klasifikaciji POLK, obravnavati kot verjetne upoštevne trge za ta primer.

(27) Odstavek 70 smernic 2007–2013 določa, da bi bilo treba za namene opravljanja testov iz odstavka 68 trge navadno opredeliti na ravni EGP. Komisija meni, da je za namen ocene sedanjega primera upoštevni geografski trg za zadevne proizvode vsaj enak EGP. Portugalski organi in Autoeuropa so se strinjali, da Komisija za namene te priglasitve uporablja to opredelitev geografskega trga.

(28) Med predhodno preiskavo je bilo na podlagi analize iz odstavka 68(a) smernic 2007–2013 ugotovljeno, da je v EGP v vseh zadevnih letih 25-odstotni prag tržnega deleža, ki se uporablja, presežen v posameznih segmentih A in B ter v kombiniranih segmentih A0, A in B (po klasifikaciji POLK).

(29) Ker je bilo treba že na podlagi rezultata testa iz odstavka 68(a) izvesti še podrobno oceno pomoči, je Komisija menila, da testa iz odstavka 68(b) ni treba opraviti.

3. **PRIPOMBE ZAINTERESIRANIH STRANI**

(30) Zainteresirane tretje strani niso predložile pripomb.

4. **PRIPOMBE PORTUGALSKE**

4.1 *SPECIALIZIRANA PROIZVAJALČEVA ORODJA*

(31) Portugalska šteje naložbe v specializirana proizvajalčeva orodja v višini 136,3 milijona EUR za upravičene, ker so orodja del priglašenega projekta, spadajo med osnovna sredstva podjetja Autoeuropa, so v dobaviteljevem obratu na območju na Portugalskem, ki prejema pomoč, in bodo tam vsaj pet let po končanju projekta. Portugalski organi se sklicujejo na uvodni izjavi 36 in 37 Sklepa C(2002) 1803 Ford España SA ([14]), v katerem je Komisija opozorila, da se lahko odhodki za specializirana proizvajalčeva orodja štejejo za upravičena do regionalne pomoči, če nastanejo v regijah, ki prejemajo pomoč.

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

([12]) Ta pristop je v skladu s sklepi Komisije o državni pomoči SA. 34118 (Porsche Leipzig), Sklep z dne 9. julija 2014 (C(2014) 4075) v zadevi SA.34118, ki še ni objavljen v Uradnem listu in je na voljo na spletnem naslovu http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm?clear=1&policy_area_id=3; SA.30340 (Fiat Powertrain Technologies), Sklep z dne 9. februarja 2011 (C(2011) 612) v zadevi SA.30340 (UL C 151, 21.5.2011, str. 5); SA. 32169 (Volkswagen Sachsen), Sklep z dne 13. julija 2011 (C(2011) 4935) v zadevi SA.32169 (UL C 361, 10.12.2011, str. 17); N 767/07 (Ford Craiova), Sklep z dne 30. aprila 2008 (C(2008) 1613) v zadevi N 767/2007 (UL C 238, 17.9.2008, str. 4); N 635/2008 (Fiat Sicily), Sklep z dne 29. aprila 2009 (C(2009)3051) v zadevi N 635/2008 (UL C 219, 12.9.2009, str. 3), in N 473/2008 (Ford Espino), Sklep z dne 17. junija 2009 (C(2009) 4530) v zadevi N 473/2008 (UL C 19, 26.1.2010, str. 5).

([13]) Komisija je v več sklepih glede športnih terenskih vozil, nazadnje pa v svojem končnem sklepu o regionalni pomoči za Porsche (Sklep z dne 9. julija 2014 v zadevi SA.34118 (2012/C, ex 2011/N)), ki jo namerava Nemčija izvesti v korist družb Porsche Leipzig GmbH in Dr. Ing. H.c.F. Porsche Aktiengesellschaft, še ni objavljeno v UL in je na voljo na spletnem naslovu http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm?clear=1&policy_area_id=3), menila, da je za športna terenska vozila primernejša klasifikacija Global Insight. Športna terenska vozila, ki spadajo v segment A0 po klasifikaciji POLK, ustrezajo segmentu SUV-B po klasifikaciji Global Insight.

([14]) C34/2001, Sklep z dne 7. maja 2002 o državni pomoči, ki jo namerava Španija izvesti v korist družbe Ford España SA (pomoč je bila priglašena s številko dokumenta C(2002) 1803), objavljen v UL L 314, 18.11.2002, str. 86.

(32) Skupina VW in Autoeuropa sta pred podpisom pogodbe o naložbi aprila 2014 pripravili naložbeni načrt za specializirana proizvajalčeva orodja, v katerem sta upoštevali ta merila za upravičenost in zagotovili, da znesek 136,3 milijona EUR vključuje le odhodke za specializirana proizvajalčeva orodja, ki izpolnjujejo zgornje pogoje. Portugalski organi so vzpostavili nadzorni mehanizem za spremljanje izpolnjevanja zgornjih pogojev.

4.2 *ENOTEN NALOŽBENI PROJEKT*

(33) Portugalska je 8. oktobra 2013 s podjetjem Autoeuropa podpisala pogodbo o naložbi v zvezi s tremi projekti, pri čemer je vsak izmed njih začetna naložba, namenjena širitvi obstoječega obrata, kar Portugalska v smislu odstavka 60 smernic 2007–2013 ne šteje za obliko enotnega naložbenega projekta s priglašenim naložbenim projektom.

4.2.1 ZAČETNA NALOŽBA V ROBOTE ZA BARVANJE NOTRANJOSTI IN ZUNANJOSTI (LIČARSKA DELAVNICA)

(34) Prvi projekt se je nanašal na uvedbo robotov za avtomatizacijo procesa barvanja notranjosti in zunanjosti, pri čemer je bilo mogoče izboljšati njegovo kakovost (homogenost videza zunanjosti, zmanjšanje debeline barvnega nanosa, zmanjšanje čezmernega nanosa, zmanjšanje umazanije v notranjosti), produktivnost, ergonomijo in varstvo pri delu ter zmanjšati porabo materiala in ostanke barve. Ustrezni upravičeni stroški so znašali 20 milijonov EUR ([15]), pomoč pa je znašala 2,89 milijona EUR v bruto ekvivalentu nepovratnih sredstev.

(35) Portugalski organi poudarjajo, da ta naložba ni ekonomsko nedeljivo povezana s priglašenim naložbenim projektom. Cilj priglašenega naložbenega projekta je temeljna sprememba celotnega proizvodnega procesa z uvedbo proizvodne tehnologije MQB. Ob tem, ko so za to potrebne precejšnje naložbe, zlasti v objekte za sestavljanje, so za uvedbo tehnologije MQB potrebne le manjše naložbe v obstoječo ličarsko delavnico.

(36) Obstoječa ličarska delavnica je delovala že prej in brez naložb v MQB. Velja tudi obratno, novi objekti za sestavljanje s tehnologijo MQB delujejo brez naložb v ličarsko delavnico, tj. proizvodnja MQB bi bila mogoča in bi se izvajala brez predhodnih naložb v robote v ličarski delavnici. Čeprav sta torej oba obrata del povezanega proizvodnega procesa avtomobilov, ju naložbe ne povezujejo na ekonomsko nedeljiv način.

(37) Poleg tega sta bili zadevni odločitvi o naložbah sprejeti neodvisno (posodobitev ličarske delavnice: avgust 2011; naložba v MQB: maj 2014).

4.2.2 ZAČETNA NALOŽBA V MATRICE ZA ŠTANCANJE (ORODJARNA)

(38) Drugi projekt se je nanašal na orodjarno podjetja Autoeuropa, v kateri se proizvajajo modeli in orodja za štancanje za kovinske dele karoserije. Specializirana je za proizvodnjo orodja za pokrove motorja in odbijače. Orodjarna zagotavlja svoje proizvode tovarnam skupine VW po vsem svetu, tj. ni omejena na dobavo podjetju Autoeuropa. Je del podjetja Autoeuropa, vendar obratuje avtonomno in neodvisno od glavne dejavnosti tovarne, ki je proizvodnja vozil.

(39) Cilj začetne naložbe v orodjarno je bila razširitev obstoječega obrata. Da bi Autoeuropa dosegla niz zelo učinkovitih tehnoloških izboljšav kakovosti proizvodnje, je pridobila novo opremo za matrice za štancanje, s to opremo bi se omogočila izdelava orodij višjega kakovostnega razreda in bi se povečala proizvodnja v orodjarni. Upravičena naložba je znašala 12,7 milijona EUR (diskontirana vrednost 12,66 milijona EUR), pomoč pa je znašala 1,84 milijona EUR v bruto ekvivalentu nepovratnih sredstev.

(40) Ker orodjarna obratuje neodvisno od proizvodnega procesa MQB za avtomobile, ker je v istem industrijskem območju, vendar ne na isti parceli kot obrat za proizvodnjo avtomobilov, in ker sta bili odločitvi o naložbah sprejeti neodvisno druga od druge (za posodobitev orodjarne leta 2011 in za naložbo v MQB maja 2014), portugalski organi menijo, da naložba v orodjarno ni ekonomsko nedeljivo povezana s priglašenim naložbenim projektom.

([15]) Do leta 2011, ko se je naložbeni projekt začel, je bilo diskontiranih 19,95 milijona EUR, diskontna stopnja pa je bila 1,56 %.

4.2.3 ZAČETNA NALOŽBA NA PODROČJU INFORMACIJSKE TEHNOLOGIJE

(41) Tretji projekt se je nanašal na naložbe v informacijsko strojno opremo, s katero se je skupaj z novo programsko opremo povečala informacijska varnost, poleg tega se je zagotovila stabilnejša proizvodnja v proizvodnji avtomobilov. Proizvodnja avtomobilov je močno odvisna od zanesljivega delovanja informacijskih sistemov brez težav, pri čemer se konfiguracija vsakega avtomobila (vrsta motorja, menjalnik, barvna itd.) prenese v proizvodni proces prek podatkovnega omrežja skupine. Upravičena naložba je znašala 5,5 milijona EUR (diskontirana vrednost 5,5 milijona EUR), pomoč pa je znašala 0,79 milijona EUR v bruto ekvivalentu nepovratnih sredstev.

(42) Portugalski organi menijo, da ta naložba v informacijske tehnologije iz leta 2011 ni ekonomsko nedeljivo povezana s priglašenim naložbenim projektom. Nova proizvodna tehnologija MQB bi bila možna in bi delovala brez predhodne naložbe v informacijsko varnost, ker bi vsa programska oprema, ki podpira in nadzoruje proizvodnjo MQB, delovala enako brez predhodne naložbe. Naložba v informacijske tehnologije je bila izvedljiva že prej in brez naložbe v MQB.

(43) Poleg tega sta bili odločitvi o naložbah sprejeti neodvisno druga od druge, in sicer o naložbi v informacijske tehnologije leta 2011, o naložbi v MQB pa je bilo odločeno maja 2014.

4.3 *PODROBNA PROUČITEV UKREPA POMOČI*

(44) Portugalska je predložila informacije, ki so potrebne za izvedbo podrobne proučitve.

4.3.1 POZITIVNI UČINKI POMOČI

(45) Portugalska namerava zadevno regijo dodatno razvijati. Naložba je namenjena odprtju 500 novih neposrednih delovnih mest in dolgoročnemu zagotavljanju ohranitve 3 339 obstoječih delovnih mest.

(46) V priglašenem projektu se bodo precej povečali kvalifikacije ter znanja in spretnosti zaposlenih pri upravičencu, povečala se bo njihova zaposljivost v skupini VW in na Portugalskem in drugje ter povečal se bo regionalni nabor znanj in spretnosti. Načrtovana so posebna usposabljanja. Poklicno izobraževanje ima pozitiven učinek tudi na prenos znanj in izkušenj v regiji Península de Setúbal.

(47) Z naložbenim projektom bo ustvarjenih več poslovnih priložnosti za dobavitelje podjetja Autoeuropa. Glede na študijo centra za raziskave v avtomobilski industriji se zaradi enega ustvarjenega delovnega mesta v avtomobilski industriji skupaj ustvari 2,5 novega delovnega mesta pri dobaviteljih in 2,2 novega delovnega mesta v drugih družbah, pri čemer se ta ustvarijo zaradi porabe zaposlenih pri dobaviteljih na Portugalskem. Zato Portugalska pričakuje, da se bo z naložbo poleg 500 neposredno ustvarjenih novih delovnih mest posredno ustvarilo še 2 350 delovnih mest.

(48) Portugalski organi poudarjajo tudi kvalitativne vidike pozitivnih regionalnih učinkov naložbenega projekta. Naložbeni projekt bo prispeval k razvoju regije Península de Setúbal, tako da bo v to regijo privabil naložbe dobaviteljev iz industrije, ki bodo vključevale prenos tehnologije (pretok znanja) ter povezovanje podjetij v isti industriji v grozde, kar omogoča večjo specializacijo posameznih obratov in pomeni večjo učinkovitost.

(49) Poleg tega je bila upravičenka povabljena tudi k sodelovanju z vodilnimi univerzami pri več projektih na področju razvoja proizvodnega inženirstva in z ergonomijo povezanih vidikov.

4.3.2 USTREZNOST POMOČI

(50) Portugalska opozarja, da je Komisija že v sklepu glede družbe Porsche Leipzig ([16]) sprejela, da je državna pomoč ustrezno sredstvo za spodbujanje regionalnega razvoja regij, ki so v primerjavi s povprečjem drugih regij v državi članici prikrajšane. Ta utemeljitev enako velja za priglašeno naložbo v regiji Península de Setúbal.

([16]) SA. 34118, Sklep z dne 9. julija 2014, še ni bil objavljen v UL in je na voljo na spletnem naslovu http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm?clear=1&policy_area_id=3, uvodna izjava 107.

(51) Regija Península de Setúbal je del regije Lisboa e Vale do Tejo, ki vključuje območje Lizbone in je najrazvitejša portugalska regija. Če pa bi se regija Península de Setúbal obravnavala samostojno, bi se lahko razvrstila kot regija „a“, saj je bil njen BDP na prebivalca v obdobju 2006–2010 (kar je obdobje, uporabljeno za določitev kart regionalnih državnih pomoči za obdobje 2014–2020) 45–47 % povprečja EU.

(52) V primerjavi s portugalskim povprečjem je bil v regiji Península de Setúbal v zadnjih treh letih BDP na prebivalca približno 75 %.

Preglednica 3

BDP na prebivalca [1] **v primerjavi s portugalskim povprečjem (v EUR)**

Leto	Península de Setúbal	Portugalsko povprečje	Delež (v %)
2013	12 302	16 372	75,1
2012	12 105	16 136	75,0
2011	12 656	16 686	75,8

[1] Vir podatkov je INE – Instituto Nacional de Estatística (uradna državna agencija za statistične podatke).

(53) Zato Portugalska meni, da je priglašena pomoč ustrezen instrument za krepitev regionalnega razvoja regije Península de Setúbal.

4.3.3 SPODBUJEVALNI UČINEK/HIPOTETIČNI SCENARIJ

(54) Portugalska navaja informacije, ki dokazujejo, da spada pomoč v okvir scenarija 2 sporočila o merilih za podrobno proučitev, ker je upravičenko spodbudila, da izvede naložbo v obrat v Setúbalu namesto v obrat na [lokaciji 1] (območje v EGP, ki ne prejema pomoči), kjer bi bila naložba izvedena brez pomoči. Portugalska navaja zlasti podrobnosti o večstopenjskem procesu odločanja in finančnih vidikih hipotetičnega scenarija, oba sta opisana v nadaljevaju.

Proces odločanja skupine VW

(55) V skupini VW se odločitve o naložbah pripravijo po večstopenjskem procesu odločanja, v katerem nosilci odločanja v procesu konkurenčne primerjave analizirajo različne obrate. Glavne faze so: (1) dolgoročno načrtovanje prodaje in načrtovalni cikli, (2) razvoj proizvoda, odločitev o proizvodu in predhodna izbira obrata ter (3) odločitev o naložbi in lokaciji.

(56) Odločitve v zvezi s priglašenim naložbenim projektom so bile sprejete na podlagi tega splošnega procesa. Ker so se ustrezne odločitve nanašale na naložbeni projekt blagovne znamke Volkswagen, so jih sprejeli neposredno organi blagovne znamke Volkswagen, pri čemer ni bilo dodatnih odločitev na ravni skupine, saj je sestava organov skupine skoraj enaka sestavi pri blagovni znamki Volkswagen.

(57) V skupini VW se novi proizvodi uvajajo na podlagi tako imenovanega procesa ustvarjanja proizvoda, ki obsega postopke od načrtovanja proizvoda do začetka proizvodnje. Ta proces ustvarjanja proizvoda zajema štiri večje faze, kot je prikazano na spodnjem diagramu:

[…]



(1) **Dolgoročno načrtovanje prodaje in načrtovalni cikel 61**

(58) Izhodišče je faza dolgoročnega načrtovanja prodaje, v kateri se analizirajo napovedi tržnega razvoja, potencialnega povpraševanja in nihanja trga. V okviru dolgoročnega načrtovanja prodaje se načrtuje razvoj proizvodov za […] let vnaprej in opredeli, katere dodatne proizvodne zmogljivosti je treba zgraditi ali katere prilagoditve obstoječih zmogljivosti so potrebne. Dolgoročno načrtovanje prodaje se kaže v letnih načrtovalnih ciklih, ki jih sklene nadzorni svet skupine in vključujejo finančni okvir načrtovanih naložb. Končni izdelek faze dolgoročnega načrtovanja prodaje je predlog za začetek novega(-ih) proizvoda(-ov), vendar še ne odločitev o razvoju proizvoda, naložbi ali lokaciji.

(59) Glede priglašenega projekta je bilo leta 20xx v načrtovalnem ciklu 61 kot realistična prodajna možnost za nove proizvode v segmentih športnih terenskih vozil A0 in […] ([…]) določeno [140 000–160 000] enot na leto. Pri načrtovanju proizvodnje je bilo ugotovljeno, da bo treba ustvariti ustrezne proizvodne zmogljivosti. Hkrati bi morala kombinacija količin športnih terenskih vozil A0 in […] izpolnjevati okvirne pogoje za strategijo MQB.

(60) Rezultat te faze je bil naložbeni paket MQB s [140 000–160 000] športnimi terenskimi vozili A0 in […] na leto za blagovno znamko Volkswagen, pri čemer je bil načrtovani začetek proizvodnje za športna terenska vozila A0 avgust 2016, za vozila […] pa november 2017.

(2) **Razvoj proizvoda, odločitev o proizvodu in predhodna izbira obrata**

(61) V tej fazi več osrednjih oddelkov skupine VW in zadevnih proizvodnih obratov sodeluje pri pripravi odločitve o proizvodu in predhodni izbiri obrata. V tej fazi ima osrednjo in povezovalno vlogo nadzorni oddelek.

(62) Prvi korak v drugi fazi je proces razvoja proizvoda, ki se po notranjih pravilih upravičenke vedno začne vsaj […] mesecev pred predvidenim začetkom proizvodnje, kar v primeru priglašenega projekta pomeni avgusta 2012 (prvi začetek proizvodnje […]).

(63) Za odločitev o proizvodu, tj. odločitev o proizvodnji proizvoda, predlaganega v okviru dolgoročnega načrtovanja prodaje, mora razvoj proizvoda izpolniti predhodno določeni cilj izvedljivosti. Pričakovani prihodki, ki naj bi jih ustvaril novi proizvod, se primerjajo s stroški, potrebnimi za proizvodnjo (vključno z naložbo). Da se določijo pričakovani stroški proizvodnje, se najprej hipotetično kot predpostavka v načrtovanju določi ustrezna lokacija (lokacija prostorov). Lokacija prostorov se uporabi za določitev prve strukture stroškov in okvira projekta. To ne pomeni predhodne določitve zadevnega proizvodnega obrata, temveč se s tem pripravi potreben osnovni scenarij za oceno pričakovanih proizvodnih stroškov.

(64) V primeru proizvoda, ki bo nasledil sedanjo proizvodnjo, se za lokacijo prostorov običajno izbere proizvodni obrat sedanjega proizvoda; za povsem nov proizvod (brez predhodnika) lokacija prostorov običajno temelji na kazalnikih uspešnosti, tj. za prvo hipotetično lokacijo se izbere lokacija z najboljšimi vrednostmi, povezanimi z uspešnostjo. V praksi se upoštevajo tudi dodatna merila, kot so proste zmogljivosti ali ustrezne strukture.

(65) V primeru priglašenega projekta se nova neposredna tuja naložba ni obravnavala, saj je naložbeni paket [140 000–160 000] avtomobilov, ki spadajo v tržni segment cene […], premajhen, da bi bila nova neposredna tuja naložba uspešna. Če proučitev lokacije ne zadeva nove neposredne tuje naložbe, sta glavni merili za opredelitev ustreznih lokacij, ali je v obstoječi obrat mogoče namestiti dodatne zmogljivosti in ali so obstoječi prostori tega obrata združljivi z načrtovanim projektom, npr. ali so dimenzije obstoječe ličarske delavnice ustrezne tudi za načrtovano novo naložbo itd.

(66) Z uporabo teh meril so se določile štiri možne lokacije ([lokacija 1 na območju EGP, ki ne prejema pomoči], Setúbal, [lokacija 2 zunaj EGP] in [lokacija 3 na območju EGP, ki ne prejema pomoči]), za katere je Portugalska predložila informacije družbe iz julija 2012 o prvih primerljivih izračunih proizvodnih stroškov na avtomobil, ki jih je pripravil nadzorni oddelek družbe z blagovno znamko Volkswagen ([nadzor skupine]). Ti izračuni so vključevali načrtovane obsege prodaje v segmentu športnih terenskih vozil A0 in segmentu […], poleg tega so

zajemali načrtovane obsege prodaje [predhodno določenega modela], katerega proizvodnja je bila izjemoma predhodno določena za [lokacijo 1 na območju EGP, ki ne prejema pomoči]. Obravnavale so se tri možnosti za dodelitev predvidenih obsegov proizvodnje segmenta športnih terenskih vozil A0, segmenta […] in [predhodno določenega modela] štirim lokacijam, pri čemer je [nadzor skupine] za vsako možnost opravil predhodne izračune proizvodnih in naložbenih stroškov.

(67) Na višji stopnji procesa načrtovanja sta bili [lokacija 2 zunaj EGP] in [lokacija 3 na območju EGP, ki ne prejema pomoči] izključeni kot možni lokaciji, saj so bili zanju značilni visoki logistični stroški in stroški delovne sile. Zaradi predhodne odločitve o postavitvi proizvodnje [predhodno določenega modela] na [lokacijo 1 na območju EGP, ki ne prejema pomoči] in [lokacijo 2 zunaj EGP] ter proizvodnji […] in […] na [lokaciji 3 na območju EGP, ki ne prejema pomoči] leta 2014 (ko je [nadzor skupine] opravil dodatne primerjalne izračune), niti [lokacija 2 zunaj EGP] niti [lokacija 3 na območju EGP, ki ne prejema pomoči] v nobenem primeru nista več imeli prostih rezervnih zmogljivosti. Zato je bila kombinacija števila športnih terenskih vozil A0 in […] proučena le za Setúbal in [lokacijo 1 na območju EGP, ki ne prejema pomoči].

(68) Glede na navedeno je [nadzor skupine] pripravil odločitev o proizvodu, v okviru katere je za lokacijo prostorov izbral Setúbal. Portugalska je predložila dokaz, da je odbor za izdelek blagovne znamke Volkswagen (Volkswagen Ausschuss Produkte, v nadaljnjem besedilu: VAP) 10. marca 2014 sprejel odločitev o proizvodu in potrdil Setúbal za lokacijo prostorov. Dokaz, ki ga je predložila Portugalska, kaže, da je bila možna državna pomoč v višini 36 milijonov EUR upoštevana že na tej stopnji.

(3) **Odločitev o naložbi in lokaciji**

(69) Naslednji korak po sprejetju odločitve je izbira najustreznejše lokacije za projekt. Nadzorni oddelek običajno začne z vsemi proizvodnimi obrati družbe Volkswagen in zoži izbor na tiste lokacije, ki se zdijo ustrezne za naložbo. Kot rezultat procesa ustvarjanja proizvoda se v dokumentu o odločitvi določita in povzameta naložbeni in proizvodni scenarij za vsak zadevni obrat. Odbor za naložbe družbe z blagovno znamko Volkswagen (Volkswagen Ausschuss Investitionen, v nadaljnjem besedilu: VAI) se mora na podlagi priporočil glede posamezne lokacije in naložbe odločiti, ali bo projekt izveden.

(70) Kot je bilo pojasnjeno, je bil izbor zadevnih obratov na tej stopnji zožen na [lokacijo 1 na območju EGP, ki ne prejema pomoči] in Setúbal. Za ta dva obrata so se določili in primerjali specifični proizvodni stroški, značilni za lokacijo. Ti stroški, specifični za lokacijo, zajemajo potrebne naložbene stroške in pričakovane proizvodne stroške v referenčnem obdobju. Portugalska je predložila dejanske dokumente družbe iz tistega časa, ki sta jih pripravila [nadzor skupine] in […] (oddelek za državno pomoč skupine), z dne 9. maja 2014 kot dokaz analize nasprotnih dejstev, v kateri sta bili kot možni lokaciji navedena [lokacija 1 na območju EGP, ki ne prejema pomoči] in Setúbal. Ob tem je še pojasnila, da je imela [lokacija 1 na območju EGP, ki ne prejema pomoči] nekoliko višje vrednosti glede zmogljivosti, vendar je obrat v Setúbalu zmagal zaradi možnih koristi, ki jima prinaša regionalna pomoč za naložbe. [Nadzor skupine] je na podlagi analize nasprotnih dejstev ([17]) VAI predložil priporočilo o odločitvi, v katerem je za lokacijo naložbe predlagal Setúbal.

(71) Odločitvi o naložbi in lokaciji, ki potrjujeta Setúbal, je VAI sprejel 28. maja 2014 oziroma 26. junija 2014 ([18]). Portugalska je predložila izvod zapisnika ustreznih sestankov, na katerih sta bili ti odločitvi sprejeti. Ob upoštevanju primerjalnih izračunov in regionalne pomoči v višini 37,96 milijona EUR v nominalni vrednosti (diskontirana vrednost 33,4 milijona EUR) ([19]) se z obema odločitvama odobri naložbeni projekt MQB, ki je vreden 624 milijonov EUR. Poleg tega se s prvo odločitvijo priznava prva proračunska tranša za pripravo prostora v tovarni za prvo naložbo, z drugo odločitvijo pa se je odobrila večina odhodkov za naložbe.

4.3.4 SORAZMERNOST POMOČI

(72) Portugalska opozarja, da se lahko izračuni, uporabljeni za prikaz spodbujevalnega učinka, uporabijo tudi kot podlaga za proučitev sorazmernosti pomoči.

([17]) Ta analiza nasprotnih dejstev je podrobno predstavljena v Prilogi I, ki je ni mogoče objaviti, saj je del njene vsebine poslovna skrivnosti.
([18]) Glej tudi opombo 20 v nadaljevanju.
([19]) Številka temelji na različni porazdelitvi upravičenih stroškov skozi leta v primerjavi s končno konfiguracijo naložbe, ki je bila priglašena.

(73) Končni izračun, ki ga je Portugalska uporabila za prikaz spodbujevalnega učinka, kaže neto finančne probleme Setúbala v primerjavi z [lokacijo 1 na območju EGP, ki ne prejema pomoči] v višini 48 milijonov EUR. Setúbal je kljub pomoči 14,6 milijona EUR (diskontirana vrednost) dražji od [lokacije 1 na območju EGP, ki ne prejema pomoči] (finančna pomanjkljivost, zmanjšana za pomoč, ki je bila upoštevana pri analizi nasprotnih dejstev, tj. 48 milijonov EUR – 33,4 milijona EUR).

(74) Zato Portugalska trdi, da ni čezmerne izravnave, ker pomoč pomanjkljivosti lokacije Setúbala ne izravnava v celoti. Pomoč je zato sorazmerna.

(75) Portugalska izpostavlja, da je VAI v svoji odločitvi glede lokacije upošteval tako finančne vidike kot kvalitativna merila, ki jih ni mogoče količinsko opredeliti, kot so razlogi družbene odgovornosti ali možnost preprečitve prenosa proizvodnje v druge obrate ob vrhuncih proizvodnje.

4.3.5 NEGATIVNI UČINKI POMOČI NA KONKURENCO IN TRGOVINO

(76) Portugalska poudarja, da je regionalna pomoč namenjena le izravnavi neto pomanjkljivosti lokacije v Setúbalu. Pomoč je sorazmerna in ne bo imela učinka na konkurenco, saj bi se v vsakem primeru izvedel naložbeni projekt in bi nastali njegovi učinki na konkurenco in trgovino. Naložbeni projekt ne bi bil dodeljen drugi regiji, ki prejema pomoč, z višjo ali isto zgornjo mejo intenzivnosti pomoči, saj nova neposredna tuja naložba ne bi bila uspešna, edina verjetna alternativa pa ni regija, ki prejema pomoč. Pomoč zato nima protikohezijskega učinka, ki bi nasprotoval utemeljitvi regionalne pomoči.

5. **PROUČITEV POMOČI**

5.1 *OBSTOJ POMOČI*

(77) Finančno pomoč v obliki nepovratnih sredstev bodo zagotovili portugalski organi, financirala pa se bo iz splošnega državnega proračuna. Podporo zato zagotovi država članica, pri čemer se zagotovi z državnimi viri v smislu člena 107(1) PDEU.

(78) Ker se pomoč dodeljuje enemu podjetju, podjetju Autoeuropa, je ukrep selektiven.

(79) Finančna pomoč bo zagotovljena za naložbo v avtomobilskem sektorju, ki je predmet intenzivne trgovine med državami članicami, in bo delno nadomestila dobavo vmesnega blaga iz drugih držav članic. Ukrep zato vpliva na trgovino med državami članicami.

(80) Prednost, ki jo podjetju Autoeuropa dajejo portugalski organi, pomeni, da se konkurenca izkrivlja ali bi se lahko izkrivljala.

(81) Zato Komisija meni, da priglašeni ukrep pomeni državno pomoč podjetju Autoeuropa v smislu člena 107(1) PDEU.

5.2 *ZAKONITOST UKREPA POMOČI*

(82) Portugalski organi so z dodelitvijo pomoči na podlagi odobritve Komisije in priglasitvijo ukrepa, preden so ga začeli izvajati, izpolnili svoje obveznosti iz člena 108(3) PDEU, saj je treba v skladu z GBER 2008 priglasiti posamično pomoč, ki presega neki znesek. Dejansko se pomoč za naložbeni projekt posamično priglasi v smislu odstavka 68 smernic 2007–2013 in GBER 2008, ker predvidena pomoč v višini 36,15 milijona EUR v sedanji vrednosti presega prag posamične priglasitve, ki znaša 11,25 milijona EUR in se uporablja v zadevni regiji na podlagi karte regionalnih pomoči, ki je veljala od leta 2007 do junija 2014.

5.3 *PRAVNA PODLAGA ZA PROUČITEV*

(83) Cilj pomoči je spodbujanje regionalnega razvoja. Ker je bila pogodba o pomoči in naložbi podpisana aprila 2014 na podlagi odobritve Komisije, Komisija meni, da je bila pomoč v skladu z odstavkom 188 smernic za obdobje 2014–2020 dodeljena pred julijem 2014 in jo je zato treba proučiti na podlagi smernic 2007–2013, zlasti določb glede regionalne naložbene pomoči za velike naložbene projekte iz odstavka 68 smernic.

5.4 *STRUKTURA PROUČITVE ZDRUŽLJIVOSTI*

(84) Komisija mora svojo presojo izvesti v treh korakih:

— prvič, potrditi mora, da je ukrep združljiv s splošnimi določbami iz smernic,

— drugič, preveriti mora, ali lahko brez dvoma izključi, da je za „test tržnega deleža“ in „test povečanja zmogljivosti/tržne uspešnosti“ iz odstavka 68(a) in (b) smernic 2007–2013 potrebna podrobna proučitev,

— tretjič, glede na rezultat proučevanja iz drugega koraka mora morda izvesti podrobno presojo.

5.5 *ZDRUŽLJIVOST UKREPA S STANDARDNIMI MERILI ZDRUŽLJIVOSTI SMERNIC*

(85) Komisija je že v sklepu o začetku postopka ugotovila, da pomoč izpolnjuje del splošnih meril združljivosti smernic 2007–2013. V formalni preiskavi se niso razkrili nobeni elementi, zaradi katerih bi ta presoja postala vprašljiva. Komisija opozarja zlasti na naslednje.

— Pomoč je dodeljena za projekt v Palmeli, ki je območje, upravičeno do regionalne pomoči v skladu s portugalsko karto regionalne pomoči, ki se je uporabljala od leta 2007 do junija 2014.

— Ni znakov, da bi bila skupina VW na splošno ali Autoeuropa podjetje v težavah v smislu smernic Skupnosti o državni pomoči za reševanje in prestrukturiranje podjetij v težavah, ki so se uporabljale v času priglasitve. Zato je upravičenka do pomoči upravičena do regionalne pomoči v skladu z odstavkom 9 smernic 2007–2013.

— Projekt zajema začetno naložbo v smislu odstavka 34 smernic 2007–2013. Začetna naložba je v odstavku 34 smernic 2007–2013 opredeljena kot naložba v materialna in nematerialna sredstva, povezana z (i) ustanovitvijo nove ustanove, (ii) širitvijo obstoječe ustanove, (iii) diverzifikacijo proizvodnje ustanove v nove dodatne proizvode in (iv) bistveno spremembo v celotnem proizvodnem procesu obstoječe ustanove. Uvedba nove proizvodne tehnologije se šteje za poglavitno spremembo proizvodnega procesa obstoječega obrata. Poleg tega omogoča diverzifikacijo proizvodnje obrata.

— Autoeuropa mora v skladu z odstavkom 40 smernic 2007–2013 naložbo v regiji ohraniti vsaj pet let po končanju projekta.

— Upravičenka v skladu z odstavkom 39 smernic 2007–2013 zagotovi finančni prispevek v višini vsaj 25 % upravičenih stroškov v obliki, ki ne vključuje nobene javne podpore.

— Formalne zahteve glede spodbujevalnega učinka iz odstavka 38 smernic 2007–2013 so izpolnjene ([20]).

— Upravičeni odhodki projekta so omejeni na nova opredmetena sredstva (samo oprema in stavbe) in so zato v skladu z določbami iz odstavkov 50 in 54 smernic 2007–2013.

([20]) Autoeuropa je vlogo za pomoč predložila 31. marca 2014, organ, pristojen za upravljanje sheme, pa je z dopisom z dne 4. aprila 2014 potrdil, da projekt, za katerega je potrebno podrobno preverjanje, načeloma izpolnjuje pogoje za upravičenost. Pogodba o naložbi je bila podpisana 30. aprila 2014 in je vključevala klavzulo o odložitvi, zaradi katere je bilo morebitno nadaljevanje projekta odvisno od odločitve skupine VW, če je bila odločitev sprejeta pred 30. junijem 2014.

(86) Vendar je Komisija v sklepu o začetku postopka dvomila o upravičenosti stroškov za specializirana proizvajalčeva orodja. Zato in ker Komisija ni mogla pripraviti končnega mnenja o tem, ali sta bila priglašeni projekt in prejšnji naložbeni projekt, izveden v istem obratu, enoten naložbeni projekt v smislu odstavka 60 smernic 2007–2013, ni mogla ugotoviti, ali je priglašena intenzivnost pomoči presegla najvišjo dovoljeno intenzivnost, ter je zato izrazila dvom tudi glede upoštevanja zgornje meje regionalne pomoči, ki se uporablja.

5.5.1 SKLEPNA UGOTOVITEV GLEDE SPECIALIZIRANEGA PROIZVAJALČEVEGA ORODJA

(87) Komisija je v zadevi C34/2001 pojasnila, da se stroški za specializirano proizvajalčevo orodje ne morejo šteti za upravičene stroške, razen če nastanejo na območjih zadevne države članice, ki prejemajo pomoč ([21]). Komisija opozarja (glej uvodni izjavi 31 in 32 zgoraj), da bodo vse naložbe v specializirano proizvajalčevo orodje v višini 136,3 milijona EUR izpolnile standardna merila združljivosti iz smernic, če bodo izpolnile nekatere pogoje, na primer da so orodja del priglašenega projekta in spadajo med osnovna sredstva podjetja Autoeuropa, so v dobaviteljevem obratu na območju na Portugalskem, ki prejema pomoč, in bodo na območju na Portugalskem, ki prejema pomoč, ostala vsaj pet let po končanju projekta. Poleg tega imajo območja na Portugalskem, ki prejemajo pomoč in na katerih bodo specializirana proizvajalčeva orodja, enake ali višje stopnje najvišje intenzivnosti pomoči kot na območju Palmele. Vzpostavljeni so bili mehanizmi spremljanja, s katerimi se zagotavlja, da se specializiranim orodjem proizvajalcev ne dodeli pomoč, ker orodja ne izpolnjujejo zgornjih pogojev.

(88) Komisija v skladu s prejšnjo prakso v zadevi C34/2001 torej meni, da se stroški v višini 136,3 milijona EUR za specializirana proizvajalčevega orodja, ki nastanejo na območjih na Portugalskem, ki prejemajo pomoč, lahko štejejo za upravičene stroške v skladu z oddelkoma 4.1 in 4.2 smernic 2007–2013.

5.5.2 SKLEPNA UGOTOVITEV GLEDE ENOTNEGA NALOŽBENEGA PROJEKTA

(89) Komisija je analizirala možno značilnost enotnega naložbenega projekta pri treh prejšnjih naložbah, ki jih je Autoeuropa izvedla v istem obratu.

5.5.2.1 *Začetna naložba v robote za barvanje notranjosti in zunanjosti (ličarska delavnica)*

(90) Projekt je zajemal pridobitev novih robotov za ličarsko delavnico, zaradi katerih so se izboljšali kakovost, ergonomija in varstvo pri delu, varstvo okolja, prihranki virov in produktivnost. Komisija meni, da so bile te naložbe takrat potrebne za izboljšavo delovnih pogojev v ličarski delavnici in zato niso bile izvedene v okviru priprav na priglašeni projekt.

(91) Komisija meni, da se naložba v avtomatizacijo procesa barvanja notranjosti in zunanjosti v ličarski delavnici in priglašeni naložbeni projekt tehnično in izvedbeno razlikujeta ter da sta bili odločitvi o naložbah sprejeti neodvisno druga od druge. Zato Komisija meni, da začetna naložba v ličarsko delavnico ni ekonomsko nedeljivo povezana s priglašenim naložbenim projektom in zato naložbi nista enoten naložbeni projekt v smislu odstavka 60 smernic 2007–2013.

5.5.2.2 *Začetna naložba v matrice za štancanje (orodjarna)*

(92) Orodjarna podjetja Autoeuropa proizvaja modele in orodja za štancanje za kovinske dele karoserije. Specializirana je za proizvodnjo orodja za pokrove motorja in odbijače. Orodjarna zagotavlja svoje proizvode tovarnam skupine VW po vsem svetu, tj. ni omejena na dobavo podjetju Autoeuropa. Je del podjetja Autoeuropa, vendar posluje avtonomno in neodvisno od glavne dejavnosti tovarne, ki je proizvodnja vozil.

([21]) Glej Sklep Komisije v zadevi C34/2001 glede pomoči družbi Ford España (opomba 14 zgoraj), uvodni izjavi 36–37.

(93) Projekt se je nanašal na pridobitev novih orodij za matrice za štancanje, s katerimi bi se omogočila izdelava orodij višjega kakovostnega razreda in bi se povečala proizvodnja v orodjarni. Orodjarna proizvaja modele in orodja za štancanje za celotno skupino VW, ni na isti parceli kot priglašena naložba in obratuje neodvisno od obrata za proizvodnjo avtomobilov. Poleg tega sta bili odločitvi o posodobitvi orodjarne in priglašenem projektu sprejeti neodvisno druga od druge. Zato Komisija meni, da začetna naložba v orodjarno ni ekonomsko nedeljivo povezana s priglašenim naložbenim projektom in zato naložbena projekta nista enoten naložbeni projekt v smislu odstavka 60 smernic 2007–2013.

5.5.2.3 *Začetna naložba na področju informacijske tehnologije*

(94) Projekt se je nanašal na pridobitev nove informacijske opreme z novo programsko opremo za stabilno informacijsko varnost, namenjene povečanju stabilnosti in produktivnosti proizvodnje avtomobilov. Naložba na področju informacijskih tehnologij nima strateških in tehničnih povezav s priglašenim projektom, ki bi ju povezale na ekonomsko nedeljiv način. Poleg tega sta bili odločitvi o informacijskem projektu in priglašenem projektu sprejeti neodvisno druga od druge. Zato Komisija meni, da naložbena projekta nista enoten naložbeni projekt v smislu odstavka 60 smernic 2007–2013.

5.5.3 *SPLOŠNE SKLEPNE UGOTOVITVE GLEDE STANDARDNIH MERIL ZDRUŽLJIVOSTI*

(95) Glede na navedeno Komisija meni, da se lahko stroški za specializirana proizvajalčeva orodja v višini 136,3 milijona EUR štejejo za upravičene odhodke v okviru priglašenega projekta, pri čemer ni treba upoštevati prejšnjih naložb. Znesek upravičenih stroškov, ki ga je treba upoštevati pri izračunu najvišje dovoljene intenzivnosti pomoči, je 623,9 milijona EUR (599,6 milijona EUR v diskontirani vrednosti), kot je prikazano v preglednici 2 tega sklepa. Če se uporabi mehanizem zniževanja iz odstavka 67 smernic 2007–2013, znaša najvišja intenzivnost pomoči za nastale upravičene odhodke pri projektu 6,13 % bruto ekvivalenta nepovratnih sredstev.

(96) Ker intenzivnost predlagane pomoči (36,15 milijona EUR v sedanji vrednosti in 6,03-odstotna intenzivnost pomoči) ne presega najvišje dovoljene intenzivnosti pomoči in se priglašena pomoč ne sme kombinirati z nadaljnjo regionalno pomočjo za naložbe, je predlagana intenzivnost pomoči za projekt v skladu s smernicami 2007–2013.

(97) Na podlagi teh ugotovitev in ker ni bilo predloženih informacij, ki bi v okviru sklepa o začetku postopka vplivale na sklepne ugotovitve Komisije glede standardnih meril združljivosti iz uvodne izjave 85, Komisija meni, da so standardna merila združljivosti iz smernic 2007–2013 izpolnjena.

5.6 *UPORABA TESTOV IZ DOLOČB ODSTAVKA 68 SMERNIC 2007–2013*

(98) Komisija mora opraviti podrobno analizo kot del formalne preiskave, razen če lahko v okviru tega postopka brez dvoma ugotovi, da pragi za podrobno analizo iz testov iz odstavka 68(a) in (b) niso preseženi ([22]). Za opravljanje ustreznih testov mora Komisija najprej določiti primerni opredelitvi proizvoda in geografskega trga.

(99) Komisija je v uvodni izjavi 45 svojega sklepa o začetku postopka menila, da so za namene odstavka 68 smernic 2007–2013 proizvodi, na katere se nanaša naložbeni projekt, osebni avtomobili, ki spadajo v tržne segmente A0, A in B glede na segmentacijo po POLK.

(100) Komisija ni navedla končne natančne opredelitve upoštevnega trga proizvoda, pri tem pa je obravnavala vse verjetne alternativne opredelitve trga, vključno zlasti z najožjo segmentacijo, za katero so na voljo podatki.

([22]) Komisija mora seveda v vsakem primeru in s tem ne glede na prage iz odstavka 68 smernic 2007–2013 pretehtati pozitivne in negativne učinke pomoči, preden predloži sklepne ugotovitve glede združljivosti z notranjim trgom. Glej sodbo Splošnega sodišča v zadevi Smurfit Kappa Group proti Komisiji (T-304/08, EU:T:2012:351, točka 94).

(101) Praksa uporabe najožje opredelitve trga na podlagi posameznih segmentov v avtomobilski industriji je dobro utemeljena v primerljivih sklepih, vključno s končnimi sklepi ([23]),

(102) Ta praksa temelji na mnenju, da so konkurenti v vseh tržnih segmentih, vključno z najmanjšim možnim segmentom, upravičeni do zaščite pred akterji, ki imajo prevladujoč položaj na trgu.

(103) Utemeljena je tudi z ekonomskimi razlogi, ki so pomembni za konkurenco. Natančneje, ta pristop temelji na teoriji, da sta dva proizvoda na strani povpraševanja substituta, če ju glede na njune značilnosti, ceno in predvideno uporabo kot taka štejejo potrošniki. Komisija v svoji praksi pri proučitvi tržnih deležev tudi v najmanjšem možnem segmentu avtomobilskega trga, za katerega so informacije na voljo, upošteva prav to logiko, tj. meni, da je nadomestljivost glede na ceno, značilnosti in predvideno uporabo najmočnejša med proizvodi v istem segmentu. V tem smislu uporaba najožjega možnega tržnega segmenta kot enega verjetnega tržnega segmenta kaže logiko točke 28 smernic za horizontalne združitve, v kateri je navedeno, da se „[p]roizvodi na upoštevnem trgu […] lahko razlikujejo tako, da so nekateri proizvodi bližji substituti kakor drugi. Višja ko je stopnja zamenljivosti med proizvodi podjetij, ki se združujejo, večja je verjetnost, da bodo podjetja, ki se združujejo, bistveno povišala cene. […] Za podjetja, ki se združujejo, je večja verjetnost, da bo spodbuda za dvig cen omejena, kadar konkurenčna podjetja proizvajajo bližnje substitute proizvodov podjetij, ki se združujejo, kakor takrat, ko ponujajo manj podobne substitute“.

(104) To je tudi razlog, zakaj se običajni avtomobili tradicionalno delijo v dva segmenta in zakaj avtomobilska industrija razvršča modele v različne dobro znane segmente. Praksa Komisije, da v avtomobilskih zadevah opredeli upoštevni trg tudi v smislu posameznih segmentov, temelji na tej ugotovitvi, ki je tudi razlog, da so države članice v tej in drugih zadevah predstavile trditve v zvezi z upoštevnim trgom v smislu posameznih segmentov.

(105) Ker bo Autoeuropa proizvajala avtomobile, ki spadajo v segmenta A0 in […] po klasifikaciji POLK, in bi lahko proizvajala tudi avtomobile, ki spadajo v segment B po klasifikaciji POLK, je Komisija menila, da bi bilo treba te posamezne segmente, za športna terenska vozila, segment SUV-B po klasifikaciji Global Insight in kombinirani segment (od A0 do B) po klasifikaciji POLK, obravnavati kot verjetne upoštevne trge za ta primer.

(106) Komisija je menila, da upoštevni geografski trg za zadevne proizvode ni manjši od EGP. Portugalski organi in Autoeuropa so se strinjali, da Komisija za namene te priglasitve uporablja to opredelitev geografskega trga ([24]).

(107) Glede na navedeno in ker Komisija med formalno preiskavo ni prejela dodatnih informacij, na podlagi katerih bi morala spremeniti sklepne ugotovitve iz sklepa o začetku postopka, Komisija ne spreminja svoje presoje glede opredelitev proizvoda in geografskega trga.

5.6.1 SKLEPNE UGOTOVITVE GLEDE TESTA TRŽNEGA DELEŽA (ODSTAVEK 68(A) SMERNIC 2007–2013)

(108) Komisija je izvedla test iz točke 68(a) smernic 2007–2013 za vse verjetne proizvode in geografske trge ter preverila, ali tržni delež upravičenke pred naložbo in po njen presega 25 %.

(109) Ker ni bilo mogoče določiti enega zadevnega proizvoda in geografskega trga, je bilo treba upoštevati rezultate vseh verjetnih trgov. Tržni delež skupine VW v posameznih segmentih A in B ter v kombiniranih segmentih A0, A in B (po klasifikaciji POLK) v EGP znaša več kot 25 % v vseh letih med letoma 2013 in 2019. Komisija je zato sklenila, da je prag iz točke 68(a) presežen.

([23]) Glej na primer končni sklep Komisije v zadevi Porsche, SA.34118 (sprejet julija 2014), v katerem je pustila odprto vprašanje opredelitve trga in uporabila tradicionalen pristop k proučitvi vseh „možnih […] opredelitev trga, pri čemer opredeljuje posamezne segmente avtomobilov (vključno z najožjo segmentacijo, za katero so na voljo podatki)“. Glej uvodno izjavo 86 tega sklepa, v kateri so navedene številne zadeve, vključno z uvodno izjavo 88 v zadevi Fiat Powertrain Technologies, SA.30340 („Ker projekt ne presega pragov iz odstavka 68(a) smernic o regionalni pomoči na ravni najmanjše segmentacije trga proizvoda v nadaljnjem proizvodnem procesu, za katerega so podatki na voljo, projekt te presega pragov iz odstavka 68(a) smernic o regionalni pomoči v nobeni možni kombinaciji teh segmentov avtomobilov.“). Sklepa o državni pomoči SA.30340, Fiat Powertrain Technologies, Sklep z dne 9. februarja 2011 (C(2011) 612) (UL C 151, 21.5.2011, str. 5), in SA. 32169, Volkswagen Sachsen, Sklep z dne 13. julija 2011 (C(2011) 4935) (UL C 361, 10.12.2011, str. 17).

([24]) Glej tudi oddelek 3.3.2.2. sklepa o začetku postopka.

5.6.2 SKLEPNA UGOTOVITEV GLEDE PROIZVODNE ZMOGLJIVOSTI V OKVIRU TESTA SLABO DELUJOČEGA TRGA (ODSTAVEK 68(B) SMERNIC 2007–2013)

(110) Ker je treba že na podlagi rezultata testa iz odstavka 68(a) izvesti še podrobno presojo pomoči, ni treba opraviti testa iz odstavka 68(b).

5.6.3 SKLEPNA UGOTOVITEV

(111) Glede na navedeno je Komisija ugotovila, da je zadevni prag iz preizkusa iz odstavka 68(a) presežen. Zato je sklenila, da bo po začetku postopka iz člena 108(2) PDEU podrobno preverila, ali je pomoč potrebna za zagotavljanje spodbujevalnega učinka za naložbe in ali koristi ukrepa pomoči presegajo izhajajoče izkrivljanje konkurence in učinek na trgovino med državami članicami.

5.7 *PODROBNA PROUČITEV UKREPA POMOČI*

(112) Podrobna presoja se opravi na podlagi sporočila o merilih za podrobno oceno.

5.7.1 POZITIVNI UČINKI POMOČI

5.7.1.1 *Cilj pomoči*

(113) V točki 12 sporočila o merilih za podrobno oceno je določeno, da mora država članica dokazati prispevek naložbenega projekta k razvoju zadevne regije. Komisija upošteva pozitivne regionalne učinke naložbe, kot jih je predstavila Portugalska (glej uvodne izjave od 45 do 49 zgoraj), in meni, da zlasti neposredni in posredni učinki novih delovnih mest, vključitev dodatnih dobaviteljev v regijo, prenos znanja v regijo in izboljšanje regionalnega nabora znanj in spretnosti pomenijo pomemben prispevek k razvoju regije ter izpolnitvi kohezijskega cilja EU.

5.7.1.2 *Ustreznost instrumenta pomoči*

(114) V točkah 17 in 18 sporočila o merilih za podrobno oceno je poudarjeno, da je državna pomoč v obliki pomoči za začetno naložbo le eno izmed sredstev za odpravljanje nedelovanja trga in spodbujanje gospodarskega razvoja v prikrajšanih regijah. Pomoč je ustrezen instrument, če v primerjavi z drugimi ukrepi politike zagotavlja posebne prednosti. V skladu s točko 18 sporočila o merilih za podrobno oceno se le „[u]krepi, v zvezi s katerimi je država članica proučila druge možnosti politike in za katere so ugotovljene prednosti uporabe selektivnega instrumenta, kot je državna pomoč za posamezno podjetje, […] štejejo za primeren instrument“.

(115) Portugalska je ustreznost instrumenta pomoči utemeljila (glej uvodni izjavi 51 in 52 zgoraj) z gospodarskim položajem v regiji Península de Setúbal, saj je regija v primerjavi z državnim povprečjem prikrajšana, v obdobju 2011–2013 je bil regionalni BDP na prebivalca približno 75 % portugalskega povprečja.

(116) Glede na družbenogospodarski položaj regije Península de Setúbal, ki ga potrjuje njen status regije, upravičene do regionalne pomoči v skladu s členom 107(3)(c) PDEU z zgornjo mejo intenzivnosti pomoči v višini 15 %, in glede na prejšnjo prakso (npr. odločba v zadevi Dell Poljska ([25]) in Sklep v zadevi Porsche ([26]) Komisija potrjuje, da je dodelitev državne pomoči ustrezen instrument za izpolnitev cilja regionalnega razvoja v zadevni regiji.

5.7.1.3 *Spodbujevalni učinek/hipotetični scenarij*

(117) Točka 20 sporočila o merilih za podrobno oceno določa, da morajo biti izpolnjeni formalni pogoji spodbujevalnega učinka, določeni v odstavku 38 smernic 2007–2013. Komisija je v oddelku 5.5 zgoraj preverila, ali so v primeru priglašenega projekta ti pogoji izpolnjeni. Sporočilo o merilih za podrobno oceno glede poglavitnega spodbujevalnega učinka določa, da mora Komisija podrobno preveriti, ali je pomoč potrebna za spremembo

([25]) Odločba Komisije 2010/54/ES z dne 23. septembra 2009 o pomoči, ki jo Poljska namerava izvajati za družbo Dell Products (Poland) Sp. z o.o. C 46/08 (ex N 775/07) (UL L 29, 2.2.2010, str. 8), uvodna izjava 171.

([26]) SA.34118 (2012/C, ex 2011/N), še ni objavljen v UL in je na voljo na spletnem naslovu http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm?clear=1&policy_area_id=3, uvodna izjava 107.

ravnanja upravičenca, da izvede (dodatne) naložbe v zadevni regiji, ki prejema pomoč. V točki 22 sporočila o merilih za podrobno oceno je navedeno, da se lahko spodbujevalni učinek dokazuje v okviru dveh možnosti: brez pomoči ne bi bilo izvedene nobene naložbe, ker naložba brez pomoči za podjetje na nobeni lokaciji ne bi bila donosna (možnost 1); brez pomoči bi bila naložba izvedena na drugi lokaciji (možnost 2).

(118) V sporočilu o merilih za podrobno oceno je določeno, da morajo države članice dokazati obstoj spodbujevalnega učinka pomoči in predložiti jasne dokaze, da je imela pomoč dejanski vpliv na izbiro naložbe ali lokacije. Zato mora obstoj spodbujevalnega učinka dokazati država članica. Ta mora v zvezi s tem tudi podrobno opisati hipotetični scenarij, po katerem se upravičencu pomoč ne dodeli. Komisija mora hipotetični scenarij šteti za realen.

(119) Portugalski organi so trdili (glej uvodno izjavo 54 zgoraj), da spada pomoč podjetju Autoeuropa pod možnost 2, in predstavili hipotetični scenarij, ki kaže dejansko načrtovanje naložbe in lokacije za priglašeni projekt, v okviru katerega se za alternativno lokacijo šteje obrat na [lokaciji 1 na območju EGP, ki ne prejema pomoči] […].

(120) V točki 25 sporočila o merilih za podrobno oceno je določeno, da bi lahko država članica dokazala spodbujevalni učinek pomoči v okviru možnosti 2 s predložitvijo dokumentov podjetja, iz katerih je razvidno, da je bila izvedena primerjava stroškov in koristi lokacije v zadevni regiji, ki prejema pomoč, izbrani za naložbo, ter na alternativni lokaciji. Države članice so pozvane, naj se opirajo na finančna poročila, notranje poslovne načrte in dokumente, v katerih so podrobno opisane razne naložbene možnosti.

(121) Portugalska je predložila (glej uvodne izjave 68, 70 in 71 zgoraj) pristne dokumente skupine VW iz tistega časa in v zvezi s priglašenim projektom dokumente blagovne znamke Volkswagen, ki dokazujejo večstopenjski proces odločanja najprej v zvezi z odločitvijo o proizvodu ter nato v zvezi z odločitvijo o naložbi in lokaciji.

(122) Iz te dokumentacije je razvidno, da je nadzorni oddelek [nadzor skupine] po določitvi prodajne možnosti za nove proizvode v segmentu športnih terenskih vozil A0 in […] ([…]) leta 2012 v načrtovalnem ciklu 61 julija 2012 najprej opredelil štiri možnosti za lokacijo proizvodnje; Setúbal, [lokacijo 1 na območju EGP, ki ne prejema pomoči], [lokacijo 2 zunaj EGP] in [lokacijo 3 na območju EGP, ki ne prejema pomoči], tako da je uporabil dve glavni merili, tj. ali je mogoče v obstoječem obratu namestiti dodatne zmogljivosti in ali so obstoječi prostori združljivi z načrtovano naložbo. Izračuni, ki jih je opravil [nadzor skupine], so vključevali tudi obseg prodaje [predhodno določenega modela], v zvezi s katero se je začetek proizvodnje načrtoval za podoben čas. Pripravljene so bile tri nadomestne možnosti, pri čemer se je obseg razdelil med štiri obrate. Za vsako nadomestno možnost so bili izračunani proizvodni stroški na avtomobil, iz rezultata teh izračunov pa je razvidno, da bi bila takrat najboljša možnost kombinacija števila [predhodno določenega modela] in športnega terenskega vozila A0 na [lokaciji 1 na območju EGP, ki ne prejema pomoči] ter omejitev števila novih avtomobilov v Setúbalu za segment […].

(123) Nadzorni oddelek se je pozneje v procesu načrtovanja odločil, da zaradi previsokih stroškov delovne sile izključi [lokacijo 3 na območju EGP, ki ne prejema pomoči], zaradi previsokih logističnih stroškov pa [lokacijo 2 zunaj EGP], pri čemer je kot edina možna alternativa Setúbalu ostala [lokacija 1 na območju EGP, ki ne prejema pomoči].

(124) Komisija opozarja, da se je Volkswagen januarja 2014 odločil, da bo proizvodnja [predhodno določenega modela] na [lokaciji 1 na območju EGP, ki ne prejema pomoči] in [lokaciji 2 zunaj EGP], kjer se je proizvajal že predhodni model. Portugalska je predložila dokaze, da je tudi po sprejetju odločitve o [predhodno določenem modelu] [lokacija 1 na območju EGP, ki ne prejema pomoči] ostala realna možnost za priglašeno naložbo. Komisija je na podlagi predloženih dokumentov sklenila, da so bile marca 2014, ko je VAP sprejel odločitev o proizvodu, na [lokaciji 1 na območju EGP, ki ne prejema pomoči] zadostne zmogljivosti za izpolnitev potreb priglašenega projekta. To je bilo podprto tudi z odločitvijo skupine VW marca 2015, da na [lokaciji 1 na območju EGP, ki ne prejema pomoči] proizvaja še en model s podobno letno proizvodno zmogljivostjo kot pri priglašenem projektu.

(125) Poleg tega je Komisija potrdila, da so bili v hipotetičnem scenariju upoštevani vsi ustrezni stroški, povezani z dodatnimi izmenami, ki so na [lokaciji 1 na območju EGP, ki ne prejema pomoči] potrebni za obravnavanje dodatnih zmogljivosti v okviru priglašenega projekta. Opozarja tudi na trditev Portugalske, da bi Autoeuropa morda morala zapreti vsaj večje dele tovarne, če Setúbal ne bi bil izbran za lokacijo priglašenega projekta. Komisija je preverila, ali so v hipotetičnem scenariju upoštevani tako stroški odpuščanja delavcev v Setúbalu kot stroški povračila državne pomoči, dodeljene v okviru prejšnjih naložbenih projektov, omenjenih v oddelku 4.2.

(126) Komisija je zadovoljna tudi, da so izračuni naložbenih in proizvodnih stroškov na obeh lokacijah iz hipotetičnega scenarija točni in temeljijo na verodostojnih podatkih, ki so jih predložile tovarne, ali na verodostojnih predpostavkah.

(127) Kot je opisano v uvodni izjavi 70 in Prilogi I k temu sklepu, je rezultat predvidenih proizvodnih stroškov na lokaciji, ki vključujejo proizvodne in naložbene stroške, stroškovna neugodnost v višini 90 milijonov EUR v nominalni vrednosti za Setúbal v primerjavi z [lokacijo 1 na območju EGP, ki ne prejema pomoči]. Da bi zmanjšala stroškovno neugodnost Setúbala in ob upoštevanju skorajšnje formalne odločitve VAI glede lokacije naložbenega projekta, je Autoeuropa, potem ko je VAP 10. marca 2014 sprejel odločitev o proizvodu, 31. marca 2014 predložila vlogo za pomoč.

(128) VAI se je 28. maja 2014 in 26. junija 2014 odločil, da bo priglašeno naložbo izvedel v Setúbalu. Kot je razvidno iz zapisnikov sestankov VAI, je bila ta odločitev sprejeta izključno zaradi razpoložljivosti državne pomoči. Dela, povezana s projektom, so se začela 26. junija 2014.

(129) Komisija je že zgoraj (glej uvodno izjavo 85) ugotovila, da so bile v skladu s točko 20 sporočila o merilih za podrobno oceno formalne zahteve glede spodbujevalnega učinka iz odstavka 38 smernic 2007–2013 izpolnjene. Poleg tega so portugalski organi predložili jasne dokaze, da je pomoč dejansko vplivala na izbiro lokacije za naložbo, saj je skupina VW odločitev o izvedbi priglašenega projekta v Setúbalu sprejela šele po podpisu pogodbe o naložbi ([27]), s katero je bilo potrjeno, da bo naložbeni projekt upravičen do državne pomoči. Komisija v skladu s točkama 23 in 25 sporočila o merilih za podrobno oceno meni, da je hipotetični scenarij, ki ga je predstavila Portugalska, realen in podprt z resničnimi in sodobnimi dokazi o tem, da ima pomoč dejanski (materialni) spodbujevalni učinek: z zmanjšanjem vrzeli glede uresničljivosti med obema lokacijama v korist Setúbala je pomoč prispevala k spremembi odločitve družbe upravičenke o lokaciji. Brez pomoči naložba ne bi bila izvedena v Setúbalu.

5.7.1.4 *Sorazmernost pomoči*

(130) V točki 29 sporočila o merilih za podrobno oceno je določeno, da morata biti znesek in intenzivnost pomoči omejena na najmanjšo vrednost, ki je potrebna za izvedbo naložb v regiji, ki prejema pomoč, da bi bila regionalna pomoč sorazmerna.

(131) Na splošno se regionalna pomoč šteje za sorazmerno z resnostjo težav, ki vplivajo na regije, ki prejemajo pomoč, če se upošteva veljavna zgornja meja regionalne pomoči, vključno s samodejnim in postopnim znižanjem zgornje meje regionalne pomoči za velike naložbene projekte (kar je že del veljavne karte regionalne pomoči). Intenzivnost pomoči, ki je bila uporabljena v tem primeru, ni višja od zgornjih mej regionalne pomoči, popravljenih z mehanizmom zniževanja, kot je bilo ugotovljeno že v uvodni izjavi 96.

(132) Poleg splošnega načela sorazmernosti iz smernic 2007–2013 je v sporočilu o merilih za podrobno oceno določeno, da je treba izvesti podrobnejšo oceno. V okviru možnosti 2 iz sporočila o merilih za podrobno oceno se pomoč šteje za sorazmerno, če je enaka razliki med neto stroški upravičenca za naložbo v regijo, ki prejema pomoč, in neto stroški za naložbo na alternativni lokaciji.

(133) Iz dokumentov, ki jih je predložila Portugalska (glej uvodne izjave 68, 70 in 71 zgoraj), je razvidno, da je bila pomoč omejena na potreben znesek, saj ne presega razlike med stroški izvedbe naložbe v Setúbalu in […]. Izračun, opravljen v času hipotetične analize (in na podlagi dokumentov, ki so bili pripravljeni sočasno kot odločitev o naložbi), kaže, da je bil Setúbal kljub pomoči 14,6 milijona EUR dražji v diskontirani vrednosti kot [lokacija 1 na območju EGP, ki ne prejema pomoči]. Komisija opozarja, da se je preostala stroškovna neugodnost štela za sprejemljivo zaradi nekaterih kvalitativnih vidikov, kot so razlogi družbene odgovornosti (Autoeuropa bi brez naložbe morala zapreti pomembnejše dele tovarne v Setúbalu) ali možnost, da Setúbal pokrije proizvodne vrhunce brez podpore drugih tovarn, medtem ko bi bilo treba nekaj proizvodnje preseliti z [lokacije 1 na območju EGP, ki ne prejema pomoči] na [lokacijo zunaj EGP]. Če se v izračunu upošteva priglašena diskontirana pomoč v višini 36,15 milijona EUR ([28]), bi pomanjkljivost lokacije še vedno znašala 11,85 milijona EUR (48 milijonov EUR – 36,15 milijona EUR).

([27]) Pogodba o naložbi je vključevala klavzulo o odložitvi, zaradi katere bi bilo nadaljevanje projekta odvisno od odločitve skupine VW, če je odločitev sprejeta pred 30. junijem 2014.

([28]) Za razlago razlike v zneskih pomoči glej opombo 19 zgoraj.

(134) Ker je pomoč omejena na znesek, potreben za izravnavo neto dodatnih stroškov izvedbe naložbenega projekta v Setúbalu, v primerjavi z alternativno lokacijo [lokacija 1 na območju EGP, ki ne prejema pomoči], Komisija meni, da je sorazmernost pomoči v času odločitve glede lokacije dokazana.

5.7.2 NEGATIVNI UČINKI POMOČI NA KONKURENCO IN TRGOVINO

(135) V točki 40 sporočila o merilih za podrobno oceno je navedeno, da „[č]e […] analiza nasprotnih dejstev kaže, da bi se naložbe nadaljevale tudi brez pomoči, čeprav morda na drugi lokaciji (možnost 2), in če je pomoč sorazmerna, bi bili možni znaki izkrivljanja, kot so velik tržni delež in večja zmogljivost na slabo delujočem trgu, načeloma enaki ne glede na pomoč".

(136) Brez priglašene pomoči bi bila naložba izvedena na drugi lokaciji v EGP, kar bi enako izkrivljalo konkurenco (tj. možnost 2). Ker je pomoč omejena na najmanjšo potrebno za izravnavo dodatnih stroškov, ki izhajajo iz regionalnih problemov regije, ki prejema pomoč, nima neupravičenih negativnih učinkov na konkurenco, kot je izrivanje zasebnih naložb.

(137) V skladu s točko 50 sporočila o merilih za podrobno oceno so bili potencialni negativni učinki regionalne pomoči na lokacije zaradi njihove geografske posebnosti že razpoznani in omejeni s smernicami o državni regionalni pomoči in kartami regionalnih pomoči, ki ob upoštevanju ciljev enakosti in kohezijske politike izčrpno opredeljujejo območja, ki so upravičena do regionalne pomoči, in upravičeno intenzivnost pomoči. Vendar je v točki 53 sporočila o merilih za podrobno oceno določeno, da če se ob neobstoju pomoči naložba izvede v revnejši regiji (z več regionalnimi težavami – višja stopnja najvišje intenzivnosti regionalne pomoči) ali v regiji, za katero se šteje, da ima iste regionalne probleme kot ciljna regija (enaka najvišja intenzivnost regionalne pomoči), to pomeni negativen učinek na trgovino in negativen dejavnik v splošnem testu tehtanja, pri čemer je malo verjetno, da bi ga nadomestili kateri koli pozitivni dejavniki, ker je to v nasprotju z osnovnim načelom regionalne pomoči.

(138) V primeru priglašenega projekta se nova neposredna tuja naložba ni obravnavala, saj je naložbeni paket [140 000–160 000] avtomobilov, ki spadajo v tržni segment cene […], premajhen, da bi bila nova neposredna tuja naložba uspešna. Z uporabo dveh meril, tj. obstoječimi dodatnimi zmogljivostmi in prostori, združljivimi z načrtovanim projektom, so bile edine začetne alternativne lokacije omejene na [lokacijo 1] (območje [EGP], ki ne prejema pomoči), [lokacijo 2] ([zunaj EGP]) in [lokacijo 3] (območje EGP, ki ne prejema pomoči); [lokacija 2 zunaj EGP] in [lokacija 3 na območju EGP, ki ne prejema pomoči] sta bili pozneje izključeni, saj so bili zanju značilni visoki logistični stroški in visoki stroški delovne sile.

(139) Zato Komisija ugotavlja, da ni dokazov, da bi bila naložba izvedena v drugi regiji, ki prejema pomoč, z višjo ali podobno zgornjo mejo intenzivnosti pomoči. Komisija zato meni, da pomoč nima protikohezijskega učinka, ki bi bil v nasprotju z osnovnim načelom regionalne pomoči, in nima neupravičenih negativnih učinkov na trgovino.

5.8 *TEHTANJE*

(140) Zaradi ugotovitve, da pomoč zagotavlja spodbudo za izvedbo naložbe v zadevni regiji in je sorazmerna, je treba pretehtati pozitivne in negativne učinke pomoči.

(141) S presojo se je potrdilo, da ima ukrep pomoči spodbujevalni učinek, privlačen za naložbo, ki zagotavlja pomemben prispevek k regionalnemu razvoju prikrajšane regije, upravičene do regionalne pomoči v skladu s členom 107(3)(c) PDEU, pri čemer nobene regije z isto ali višjo zgornjo mejo intenzivnosti pomoči ne prikrajša za naložbo (brez protikohezijskega učinka). Komisija meni, da je privabljanje naložb v revnejšo regijo koristnejše za kohezijo v Uniji kot izvajanje istih naložb v bolj razviti regiji. Kot je navedeno v točki 53 sporočila o merilih za podrobno oceno, Komisija meni, da „[k]ar zadeva pozitivne učinke regionalne pomoči, ki samo izravna razliko neto stroškov v primerjavi z bolj razvito alternativno naložbeno lokacijo […] se […] šteje, da pri testu tehtanja prevladajo nad negativnimi učinki na alternativni lokaciji nove naložbe".

(142) Ob upoštevanju zgoraj navedenega Komisija ugotavlja, da je pomoč sorazmerna z razliko v neto stroških izvedbe naložbe na izbrani lokaciji v primerjavi z razvitejšo alternativno lokacijo, zato pozitivni učinki pomoči v smislu cilja in ustreznosti, kot je bilo prikazano zgoraj, odtehtajo negativne učinke na drugi lokaciji.

(143) V skladu z odstavkom 68 smernic 2007–2013 in ob upoštevanju poglobljene ocene, opravljene na podlagi sporočila o merilih za podrobno oceno, Komisija ugotavlja, da je pomoč potrebna za zagotovitev spodbujevalnega učinka za naložbo ter da koristi ukrepa pomoči odtehtajo posledično izkrivljanje konkurence in učinek na trgovino med državami članicami.

6. **SKLEPNA UGOTOVITEV**

(144) Komisija ugotavlja, da predlagana regionalna pomoč za naložbe v korist podjetja Volkswagen Autoeuropa, Lda, ki je bila dodeljena 30. aprila 2014 na podlagi odobritve Komisije, izpolnjuje vse pogoje iz smernic 2007–2013 in sporočila o merilih za podrobno oceno, zato se lahko v skladu s členom 107(3)(c) PDEU šteje za združljivo z notranjim trgom.

(145) Komisija poudarja, da se je Portugalska v skladu z uvodno izjavo 16 sklepa o začetku postopka zavezala, da niti priglašeni znesek pomoči niti priglašena intenzivnost pomoči ne bosta presežena, če bodo ustvarjeni upravičeni odhodki odstopali od načrtovanega zneska upravičenih odhodkov, kot je bil upoštevan v priglasitvi in v izračunu najvišjega zneska pomoči. Portugalska se je odločila tudi, da bo Komisiji vsakih pet let, pri čemer začne obdobje teči, ko Komisija odobri pomoč, predložila vmesno poročilo (vključno z informacijami o plačanih zneskih in vseh drugih naložbenih projektih, ki se izvedejo v isti ustanovi ali obratu), v šestih mesecih po plačilu zadnje tranše pomoči pa v skladu s priglašenim časovnim razporedom plačil podrobno končno poročilo –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Državna pomoč, ki jo namerava Portugalska izvesti za podjetje Volkswagen Autoeuropa, Lda, in znaša 36,15 milijona EUR v sedanji vrednosti, kar pomeni najvišjo intenzivnost pomoči v višini 6,03 % bruto ekvivalenta nepovratnih sredstev, je združljiva z notranjim trgom v smislu člena 107(3)(c) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

V skladu s tem se izvedba pomoči, ki znaša največ 36,15 milijona EUR v sedanji vrednosti in pomeni najvišjo intenzivnost pomoči v višini 6,03 % bruto ekvivalenta nepovratnih sredstev, odobri.

Člen 2

Ta sklep je naslovljen na Portugalsko republiko.

V Bruslju, 27. novembra 2015

Za Komisijo
Margrethe VESTAGER
Članica Komisije