DECIZII

DECIZIA (UE) 2019/1127 A COMISIEI

din 4 octombrie 2018

privind ajutorul de stat SA.45359-2017/C (ex 2016/N) pe care Slovacia intenționează să îl acorde pentru Jaguar Land Rover Slovakia s.r.o.

[notificată cu numărul C(2018) 6545]

(Numai versiunea în limba engleză este autentică)

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

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

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

după ce părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile în conformitate cu dispoziția menționată anterior ([1]) și având în vedere observațiile acestora,

întrucât:

1. PROCEDURĂ

(1) Prin scrisoarea din 12 mai 2016, Slovacia a notificat Comisia cu privire la un ajutor regional pentru investiții sub forma unui grant direct în valoare de 125 046 543 EUR în favoarea Jaguar Land Rover Slovakia s.r.o. („beneficiarul"), cu condiția aprobării de către Comisie. Jaguar Land Rover Slovakia s.r.o. face parte din grupul Jaguar Land Rover ([2]) („JLR").

(2) Prin scrisoarea din 24 mai 2017 („decizia de inițiere a procedurii"), Comisia a informat Slovacia că a decis să inițieze procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene („TFUE") cu privire la ajutorul de stat notificat și în ceea ce privește posibilul ajutor de stat nenotificat și a invitat Slovacia să își prezinte observațiile în termen de o lună.

(3) Prin scrisoarea din 20 iulie 2017, autoritățile slovace și-au prezentat observațiile cu privire la decizia Comisiei de a iniția procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din TFUE.

(4) La 8 decembrie 2017, decizia de inițiere a procedurii a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ([3]). Comisia a invitat alte părți interesate să își prezinte observațiile în termen de o lună.

(5) Singura observație pe care a primit-o Comisia din partea altor părți interesate a fost prezentată de JLR la 19 decembrie 2017. La 17 ianuarie 2018, Comisia a transmis observația respectivă Slovaciei. Observațiile Slovaciei cu privire la documentul depus de JLR au fost înregistrate la 5 februarie 2018.

(6) Comisia a trimis cereri de informare la 9 și 23 februarie 2018, la care Slovacia a răspuns la 9 martie și la 12 și 18 aprilie 2018. La 11 iunie 2018, Comisia a trimis o nouă cerere de informare Slovaciei, la care Slovacia a răspuns la 3 iulie 2018.

(7) La 10 octombrie 2017, 27 noiembrie 2017 și 1 martie 2018 au avut loc reuniuni între serviciile Comisiei și autoritățile slovace.

([1]) JO C 422, 8.12.2017, p. 21.
([2]) Astfel cum este definit secțiunea 2.3 a prezentei decizii.
([3]) A se vedea nota de subsol 1.

(8) La 14 mai 2018, Comisia a primit o scrisoare din partea JLR, la care a răspuns prin scrisoarea din 22 mai 2018. La 2 iulie 2018, Comisia a primit informații suplimentare din partea JLR.

(9) Prin scrisoarea din 3 iulie 2018, Slovacia și-a exprimat acordul cu privire la faptul că prezenta decizie va fi adoptată și notificată Slovaciei în limba engleză.

(10) În decizia de inițiere a procedurii, Comisia și-a exprimat îndoieli cu privire atât la compatibilitatea ajutorului notificat, cât și la posibilul ajutor suplimentar nenotificat. Având în vedere că posibilul ajutor suplimentar nenotificat ar fi putut avea un impact asupra compatibilității ajutorului notificat și, în special, asupra proporționalității și în ceea ce privește efecte negative evidente, în prezenta decizie Comisia evaluează mai întâi dacă a existat un ajutor suplimentar nenotificat. Această evaluare este esențială pentru definirea domeniului de aplicare al evaluării compatibilității.

2. DESCRIEREA DETALIATĂ A AJUTORULUI

2.1. Obiectivul ajutorului

(11) Autoritățile slovace intenționează să promoveze dezvoltarea regională prin acordarea unui ajutor regional în vederea unei investiții realizate de întreprinderea de mari dimensiuni JLR pentru construirea și echiparea unei unități pentru producția de vehicule din aluminiu „premium" în Nitra, situată în regiunea Nitra din Slovacia, care este o zonă eligibilă pentru a beneficia de ajutor regional în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (a) din TFUE și căreia i se aplică plafonul standard al ajutorului regional de 25 %, în conformitate cu harta ajutoarelor regionale a Slovaciei pentru perioada cuprinsă între 1 iulie 2014 și 31 decembrie 2020. ([4]).

2.2. Proiectul notificat

(12) Proiectul de investiții, ale cărui costuri de investiții eligibile propuse se ridică la 1 406 621 000 EUR în valoare nominală (1 369 295 298 EUR în valoare curentă ([5])), are drept obiect înființarea unei noi uzine de construcții de automobile cu o capacitate anuală de 150 000 de autoturisme de categoria D din segmentul sport utilitar superior („*Premium D SUV*") ([6]). Investiția a demarat în decembrie 2015, urmând să fie finalizată în 2020. Uzina este construită într-un un parc industrial aflat în construcție, Parcul Strategic Nitra („NSP"), pe un teren care, la momentul înființării NSP, la 8 iulie 2015, era încă un teren agricol deținut în proporție majoritară de proprietari privați. Se preconizează că proiectul va crea 2 834 de noi locuri de muncă directe.

(13) Domeniul de aplicare al proiectului de investiții notificat, astfel cum a fost propus de către autoritățile slovace în cererea oficială de ajutor din 24 noiembrie 2015, face referire la o capacitate de producție de 150 000 de vehicule anual. Domeniul de aplicare al proiectului de investiții, astfel cum a fost propus inițial in proiectul de cerere de ajutor al JLR, depus la autoritățile slovace la 25 iunie 2015, făcea referire la o investiție cu o capacitate anuală de producție de 300 000 de vehicule, care urma să fie implementată în două etape și includea producția a două noi modele care nu fuseseră stabilite în acel moment. Slovacia a explicat că, în toamna anului 2015, JLR a hotărât să reducă domeniul de aplicare inițial al proiectului la o uzină cu capacitatea de producție notificată de 150 000 de vehicule anual. Produsul care urma să fie fabricat în uzină în etapa 2 nu era încă cunoscut la acel moment și nu exista încă niciun angajament cu privire la expansiunea preconizată a investiției în etapa 2.

2.3. Beneficiarul

(14) Beneficiarul ajutorului de stat este Jaguar Land Rover Slovakia s.r.o. Astfel cum s-a menționat în decizia de inițiere a procedurii, Jaguar Land Rover Slovakia s.r.o. este deținută în proporție de 85 % de Jaguar Land Rover Limited și în proporție de 15 % de Jaguar Land Rover Holdings Limited. Jaguar Land Rover Limited este deținută în proporție de 100 % de Jaguar Land Rover Holdings Limited, care, la rândul său, este deținută în proporție de 100 % de Jaguar Land Rover Automotive plc. Societatea-mamă imediată a Jaguar Land Rover Automotive plc este Tata Motors Limited India („Tata Motors"). Principalele activități comerciale ale Tata Motors sunt producția și vânzarea de autovehicule, vehicule comerciale, autobuze și autocare. Termenul JLR utilizat în prezenta decizie nu include Tata Motors.

([4]) SA.37447 (N/2013), JO C 210, 4.7.2014, p. 4.

([5]) Valorile curente din prezenta decizie sunt calculate pe baza unei rate de actualizare de 1,17 % aplicabilă la data depunerii cererii finale de ajutor, respectiv 24 noiembrie 2015. Valorile curente sunt actualizate în raport cu exercițiul financiar 2015-2016 al Regatului Unit, care reprezintă data planificată pentru acordare. JLR utilizează exercițiul financiar al Regatului Unit, și anume perioada dintre 1 aprilie și 31 martie.

([6]) Producția planificată a noului Land Rover Discovery, cunoscut ca […] (*), și a […], cunoscut ca […].
(*) *Secret comercial.*

(15) Autoritățile slovace au confirmat că JLR și societatea-mamă a acesteia, Tata Motors, nu sunt întreprinderi aflate în dificultate în sensul Orientărilor privind ajutoarele de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor nefinanciare aflate în dificultate ([7]) și au furnizat informații pe baza cărora Comisia a verificat acest aspect.

2.4. **Valoarea ajutorului și intensitatea acestuia**

2.4.1. *Ajutorul notificat*

(16) Ajutorul direct notificat de 129 812 750 EUR în valoare nominală sau de 125 046 543 EUR în valoare curentă ([8]) vizează cheltuielile eligibile de 1 369 295 298 EUR în valoare curentă menționate la considerentul 12 și, prin urmare, corespunde unei intensități a ajutorului de 9,13 %. Ajutorul regional pentru investiții notificat urmează să fie acordat din bugetul național de stat.

2.4.2. *Posibilul ajutor suplimentar nenotificat*

(17) În secțiunea 3.1.2 a deciziei de inițiere a procedurii, Comisia a luat în considerare posibilitatea ca Slovacia să fi acordat, pe lângă ajutorul notificat, un ajutor ilegal sub formă de dezvoltare a infrastructurii, inclusiv vânzarea de teren sub prețul pieței. în cadrul NSP, precum și scutirea de la plata taxei de conversie a terenurilor agricole („taxa de conversie a terenurilor agricole"). Entitatea desemnată de autoritățile slovace pentru construirea NSP este MH Invest („MHI") o întreprindere deținută de stat în proporție de 100 %, care este controlată, administrată și finanțată de Ministerul transporturilor, construcțiilor și dezvoltării regionale din Slovacia. MHI este proprietarul inițial al siturilor din NSP. Autoritățile slovace, prin intermediul MHI, care a contractat părți terțe, desfășoară activități pentru dezvoltarea NSP, și anume lucrări pregătitoare de remediere a terenului, lucrări pentru utilități, conexiuni feroviare și rutiere, lucrări pentru prevenirea inundațiilor și pentru administrarea apelor subterane. Železnice sloveskej republiky („Căile ferate slovace"), care este, de asemenea, o întreprindere deținută în proporție de 100 % de stat, construiește un terminal de transport multimodal în NSP. Costul total al acestor lucrări și al terminalului este estimat la aproximativ 500 de milioane EUR.

(18) Astfel cum s-a menționat în secțiunea 3.1.3 a deciziei de inițiere a procedurii, una dintre modificările aduse Regulamentului 58 al Guvernului Republicii Slovace din 13 martie 2013 privind taxele pentru deposedare și utilizarea neautorizată a terenurilor agricole ([9]) a introdus așa-numita Scutire H de la taxa de conversie a terenurilor agricole, care se aplică terenurilor achiziționate de întreprinderi deținute de stat în proporție de 100 %, ce construiesc parcuri industriale strategice recunoscute ca fiind „investiții semnificative" în sensul Legii nr. 175/1999 ([10]) privind investițiile semnificative („Legea privind investițiile semnificative"). Scutirea H a intrat în vigoare la 31 octombrie 2015. La 8 iulie 2015, NSP a fost recunoscut ca „investiție semnificativă".

(19) Posibilele măsuri suplimentare ale ajutorului nenotificat urmează să fie acordate din bugetul național de stat.

2.5. **Durată**

(20) Măsura notificată urmează să fie plătită între 2017 și 2021. Se preconizează că beneficiarul va beneficia de celelalte măsuri care pot fi considerate drept ajutor nenotificat începând din momentul încheierii acordului de achiziție pentru terenul achiziționat de JLR și pentru posibila scutire de la plata taxei de conversie a terenurilor agricole, precum și din momentul dezvoltării infrastructurii din afara limitelor celor 185 de hectare achiziționate de JLR de la autoritățile slovace („situl JLR").

3. **MOTIVUL CARE A CONDUS LA INIȚIEREA PROCEDURII**

(21) Comisia a deschis procedura oficială de investigare la 24 mai 2017. Aceasta nu a putut exclude faptul că JLR urma să primească, pe lângă ajutorul notificat, ajutor nenotificat sub forma dezvoltării infrastructurii, inclusiv vânzarea de teren sub prețul pieței în NSP, precum și o scutire de la obligația de a plăti o taxă de conversie a terenurilor agricole. Evaluarea aferentă a ținut seama atât de măsurile de ajutor notificate, cât și de posibilele măsuri de ajutor nenotificate.

([7]) JO C 249, 31.7.2014, p. 1.
([8]) Pe baza unei rate de actualizare de 1,17 %, conform notei de subsol 5.
([9]) http://www.zakonypreludi.sk/zz/2013-58
([10]) Legea nr. 175/1999 din 29 iunie 1999 privind anumite măsuri legate de pregătirea investițiilor semnificative și de modificare a anumitor legi.

3.1. **Posibilul ajutor suplimentar nenotificat**

3.1.1. *Posibil ajutor sub forma dezvoltării infrastructurii, inclusiv transferul de teren în NSP sub prețul pieței*

(22) Comisia a considerat că exista posibilitatea ca vânzarea de teren în NSP către JLR să fi presupus anumite avantaje care ar putea fi considerate drept ajutor de stat suplimentar.

(23) Până la 31 decembrie 2016, MHI, care devenise proprietarul inițial al viitorului sit din NSP, suportase deja costuri de 75 de milioane EUR pentru achiziția terenurilor în NSP, unde urma să fie situat proiectul JLR notificat. De asemenea, MHI suporta cheltuieli suplimentare importante consacrate dezvoltării obiectivului în sine. În același timp, contribuția JLR în ceea ce privește achiziția sitului JLR părea să reprezinte doar o fracțiune din costurile aferente achiziției și dezvoltării. Diferența dintre costul suportat de Slovacia pentru achiziționarea terenurilor și instalarea NSP pe acestea și prețul care trebuia plătit de JLR pentru parcela sa din terenul NSP a ridicat problema dacă se putea considera că vânzarea terenului NSP către JLR presupunea acordarea unui ajutor de stat.

(24) Slovacia a susținut că nu era posibil ca construirea NSP să presupună acordarea unui ajutor de stat întrucât aceasta se încadrează în sfera competenței publice în temeiul punctului 17 din Comunicarea Comisiei privind noțiunea de ajutor de stat, astfel cum este menționată la articolul 107 alineatul (1) din TFUE ([11]). Prin urmare, Slovacia a susținut că construirea NSP nu reprezintă o activitate economică, iar finanțarea sa din fonduri publice nu constituie ajutor de stat. În plus, potrivit Slovaciei, JLR va plăti prețul pieței pentru parcela din terenul NSP pe care o achiziționează, preț care este stabilit pe baza evaluărilor efectuate de experți independenți.

(25) Cu toate acestea, Comisia a avut îndoieli cu privire la faptul că dezvoltarea NSP era similară cu situația menționată la punctul 17 din Comunicarea Comisiei privind noțiunea de ajutor de stat, astfel cum este menționată la articolul 107 alineatul (1) din TFUE, care este aplicabilă numai măsurilor ce nu presupun nicio infrastructură specifică.

(26) Comisia a înțeles că acordurile contractuale dintre Slovacia și beneficiar urmau să acorde JLR drepturi depline de proprietate sau drepturi de opțiune pentru achiziționare ulterioară asupra cvasitotalității terenului exploatabil în scopuri comerciale în cadrul NSP.

(27) Comisia consideră că infrastructura este specifică în cazul în care aceasta este construită pentru o întreprindere identificată în prealabil și adaptată la nevoile specifice ale acesteia ([12]). În opinia sa preliminară, Comisia a apreciat că parcul NSP ar putea fi considerat ca fiind o infrastructură specifică întreprinderii JLR, din următoarele motive: (a) întreprinderii în cauză i-a fost rezervată o suprafață mare în conformitate cu condițiile contractuale; (b) exista posibilitatea ca beneficiarul să fie o întreprindere identificată în prealabil; și (c) NSP părea să fi fost adaptat la nevoile specifice ale beneficiarului.

(28) Prin urmare, Comisia a apreciat că, dacă NSP ar fi fost o infrastructură destinată în mod specific întreprinderii JLR, întreprinderea ar fi trebuit, în condiții normale de piață, să achite costurile de amenajare a sitului, cu excepția costurilor legate de elementele de infrastructură care sunt, într-adevăr, generale și care ar trebui să fie identificate în prezenta decizie.

(29) Chiar și în cazul în care s-ar presupune că NSP nu ar fi o infrastructură specifică, metoda utilizată pentru a stabili prețul pieței care trebuie plătit de JLR a ridicat îndoieli. Comisia și-a exprimat îndoiala în special în legătură cu faptul că valoarea lucrărilor de amenajare specifice realizate și finanțate de Slovacia care au drept beneficiar direct întreprinderea JLR se reflecta corect în evaluările întreprinse de experți independenți și în legătură cu faptul că partea din costul de amenajare a NSP pe care JLR urma să o plătească era proporțională cu participația sa în parc.

3.1.2. *Ajutor posibil sub forma scutirii de la plata unei taxe, taxa de conversie a terenurilor agricole, acordată atunci când un teren agricol este transformat în teren industrial*

(30) Comisia a considerat că exista posibilitatea ca JLR să fi beneficiat de un avantaj sub forma unei scutiri („scutirea H") de la plata unei taxe care se plătește în temeiul legii slovace atunci când un teren agricol este convertit în teren industrial. De fapt, Comisia nu a putut exclude, în pofida intervenției în tranzacție a unei societăți aflate în proprietatea statului, al cărei obiectiv este de a achiziționa terenul agricol de la terțe părți, de a-l pregăti pentru uz industrial, inclusiv, printre altele, remedierea terenului și accesul la utilități publice, și de a-l vinde investitorului, faptul că măsura ar fi putut fi imputabilă statului slovac și nici existența unui avantaj selectiv în favoarea beneficiarului. Prin urmare, Comisia a apreciat că scutirea de la plata taxei ar fi putut constitui un ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE în favoarea JLR.

([11]) JO C 262, 19.7.2016, p. 1.

([12]) Această interpretare este în conformitate cu articolul 2 alineatul (33) din Regulamentul (UE) nr. 651/2014 al Comisiei din 17 iunie 2014 de declarare a anumitor categorii de ajutoare compatibile cu piața internă în aplicarea articolelor 107 și 108 din tratat (RGECA) (JO L 187, 26.6.2014, p. 1).

3.2. **Compatibilitatea ajutorului notificat**

3.2.1. *Introducere*

(31) Pe baza evaluării preliminare, Comisia nu a putut stabili conformitatea ajutorului regional notificat cu dispozițiile Orientărilor privind ajutoarele de stat regionale pentru perioada 2014-2020 ([13]) („OAR").

(32) În special, nu a putut concluziona că măsura de ajutor regional notificată satisface cerințele minime prevăzute în OAR și, prin urmare, a exprimat îndoieli cu privire la (a) eligibilitatea anumitor elemente care, aparent, fac parte din costurile de investiții eligibile; (b) efectul stimulativ al ajutorului; (c) proporționalitatea ajutorului; (d) existența unui efect negativ evident asupra coeziunii Uniunii; și (e) existența unui efect negativ evident asupra comerțului în sensul punctului 119 din OAR în ceea ce privește posibilitatea ca plafonul intensității maxime a ajutorului să fie depășit. În plus, Comisia a considerat că posibilele elemente suplimentare ale ajutorului reprezentate de dezvoltarea infrastructurii și scutirea de la plata taxei de conversie a terenurilor agricole ar putea afecta, în special, proporționalitatea ajutorului notificat și respectarea plafonului maxim al intensității ajutorului.

3.2.2. *Eligibilitatea „costurilor cu provizioanele" drept cost de investiție*

(33) Comisia a observat că în costurile eligibile notificate este inclus un element denumit „provizion" (descris ca fiind „cheltuieli suplimentare neașteptate"), care se ridică la cel puțin [60-85] de milioane GBP ([72-102] milioane EUR ([14])). Aceasta a exprimat îndoieli în ceea ce privește eligibilitatea „costurilor cu provizioanele" în scopul ajutorului regional pentru investiții.

3.2.3. *Lipsa efectului stimulativ al ajutorului regional notificat*

(34) Comisia a avut îndoieli cu privire la faptul că ajutorul regional notificat avea efect stimulativ, adică dacă era necesar pentru a atrage investiția JLR în Nitra. Comisia nu a fost convinsă că documentația depusă în cadrul procesului de pregătire a deciziei JLR privind amplasamentul dovedea că Mexic constituise un scenariu alternativ credibil în momentul în care a fost luată decizia. În special, Comisia a făcut trimitere la planurile JLR de a construi două uzine în locuri diferite din documentele referitoare la reuniunea externă din ianuarie 2015 a membrilor Comitetului executiv și la diferențele legate de nivelul de detaliu al evaluărilor siturilor europene, comparativ cu evaluările siturilor din Mexic. De asemenea, alternativa Mexic părea să înregistreze o întârziere semnificativă. Comisia a considerat că era posibil ca adevăratul sit contrafactual cu care concura Nitra pentru amplasarea noii uzine JLR să fi fost Jawor, Polonia, și nu situl din Mexic. Existența unei diferențe mari în ceea ce privește valoarea actualizată netă („VAN") între Mexic și Nitra, care nu este compensată decât parțial de ajutorul regional notificat, era un alt element care punea sub semnul întrebării efectul de stimulare al ajutorului. Prin urmare, Comisia nu a putut exclude faptul că considerațiile strategice ale JLR care au motivat alegerea amplasării investiției în Nitra în loc Mexic au fost decisive pentru alegerea sitului din Nitra, adică investiția ar fi fost realizată în Nitra chiar și fără cele 125 de milioane EUR în valoare curentă ale ajutorului notificat sau, cel puțin, și cu o sumă mai mică. Considerațiile strategice ale JLR au fost: (a) distanța față de sediul JLR; (b) întârzierile temporale; (c) riscurile privind dezastrele naturale în Mexic din cauza activității vulcanice; (d) instabilitatea politică, eficiența guvernului și riscurile de corupție; (e) considerații referitoare la valoarea de marcă; și (f) investiția în Uniune ca protecție în eventualitatea retragerii Regatului Unit din Uniune.

3.2.4. *Lipsa proporționalității*

(35) Întrucât valoarea ajutorului notificat se situează chiar sub suma maximă a ajutorului care poate fi acordată pentru o investiție de această dimensiune în regiunea Nitra, în temeiul actualei hărți a ajutoarelor regionale a Slovaciei („valoarea ajustată a ajutorului"), Comisia a avut îndoieli dacă suma totală a ajutorului ar fi în continuare proporțională în cazul în care JLR ar beneficia într-adevăr de posibilele elemente suplimentare ale ajutorului. În plus, Comisia a avut îndoieli dacă pragul proporționalității de 413 milioane EUR, și anume, diferența de viabilitate dintre Mexic și Slovacia, calculată de JLR și care era echivalentă cu unul dintre cele două praguri ale proporționalității stabilite în OAR ([15]), nu ar putea „fi atins deja la un nivel mult mai scăzut".

([13]) JO C 209, 23.7.2013, p. 1.
([14]) În prezenta decizie s-a aplicat o rată de schimb GBP:EUR de 1:1,2, întrucât aceasta a fost rata utilizată de JLR pentru planificarea pe termen lung a activităților comerciale.
([15]) Celălalt prag este plafonul ajustat al ajutorului regional.

3.2.5. *Efecte negative evidente – efect anticoeziune*

(36) Comisia și-a exprimat îndoielile cu privire la faptul că Mexic ar fi reprezentat cu adevărat o alternativă credibilă și că situl alternativ nu fusese, în realitate, Jawor în Polonia. Calculele interne ale societății au arătat că investiția ar fi putut fi mai profitabilă în Jawor, care este o regiune în care se aplică același plafon al intensității ajutoarelor de stat regionale ca în Nitra, adică 25 %. Prin urmare, punctul de vedere preliminar al Comisiei a fost că, dacă alternativa Mexic s-ar dovedi necredibilă și dacă adevărata alternativă contrafactuală pentru Nitra ar fi Jawor, atunci nu se poate exclude faptul că pachetul de măsuri de ajutor oferit de Slovacia întreprinderii JLR are un efect negativ evident în temeiul punctului 121 din OAR.

3.2.6. *Efecte negative evidente asupra comerțului – depășirea plafonului maxim al intensității ajutorului*

(37) Ajutorul regional notificat în valoare curentă prezintă o intensitate a ajutorului prima facie mai mică decât intensitatea maximă admisibilă a unui ajutor pentru o investiție de această dimensiune în regiunea Nitra. Cu toate acestea, orice element suplimentar de ajutor sub forma dezvoltării infrastructurii, inclusiv transferul terenurilor sub valoarea de piață sau scutirea de la plata taxei pentru conversia terenului agricol, sau ambele, ar crește valoarea totală a ajutorului peste nivelul admisibil al intensității ajutorului și ar constitui, prin urmare, un efect negativ evident asupra comerțului în temeiul punctului 119 din OAR. Întrucât Comisia nu a putut exclude existența elementelor suplimentare de ajutor, aceasta și-a exprimat îndoielile cu privire la măsura globală de ajutor, care ar putea genera un efect negativ evident asupra comerțului.

4. **OBSERVAȚIILE SLOVACIEI**

4.1. **Observațiile Slovaciei cu privire la posibilul ajutor suplimentar nenotificat**

4.1.1. *Posibil ajutor sub forma dezvoltării infrastructurii, inclusiv transferul de teren în NSP sub prețul pieței*

(38) Autoritățile slovace consideră că NSP nu constituie infrastructură specifică pentru JLR din mai multe motive. Acestea susțin că terenul care constituie NSP a fost identificat pentru uz industrial cu mult timp înainte ca JLR să fi început să caute un amplasament și că autoritățile slovace au propus anterior terenul virgin din NSP și altor investitori. În plus, autoritățile slovace susțin că JLR nu deține NSP și nici licența exclusivă sau o concesiune asupra NSP și că JLR nu are controlul exclusiv de facto asupra NSP. De asemenea, acestea afirmă că existența NSP ca zonă clasificată drept zonă industrială, dezvoltată deja în acest sens, a fost de fapt un criteriu pentru care JLR a ales amplasamentul din Nitra, și nu invers, precum și că abordarea autorităților slovace față de dezvoltarea NSP este o practică obișnuită utilizată de Slovacia și de alte state membre pentru a evita cheltuielile publice inutile, maximizând în același timp dezvoltarea regională.

(39) Autoritățile slovace au clarificat evoluția istorică a NSP. Termenul de „parc strategic” și, respectiv, „Parcul Strategic Nitra”, este un termen care a fost introdus pentru prima dată în 1999, în Legea privind investițiile semnificative. NSP are o suprafață de 704 hectare asupra căreia autoritățile slovace dețin dreptul de expropriere în vederea construirii parcului strategic care este adiacent parcului industrial existent Nitra Nord ([16]). Cele două parcuri formează împreună zona industrială integrată cunoscută sub numele de Nitra Nord. NSP este situat pe teritoriul a cinci localități, și anume, Nitra și Luzianky, cu mici părți ale acestuia pe teritoriile localităților Cakajovce, Zbehy și Jelsovce.

(40) Nevoia de dezvoltare a terenului industrial din regiunea Nitra a fost identificată pentru prima dată în 1998, în Planul zonal al regiunii Nitra ([17]). Localitățile Nitra și Luzianky au fost identificate ca potențiale centre industriale.

(41) Pentru a stimula dezvoltarea industrială, guvernul slovac a recunoscut că trebuia să găsească o modalitate de a aborda problema proprietății fragmentate a terenului, care reprezenta un obstacol în calea atragerii de proiecte mari de investiții. În Slovacia, terenurile sunt foarte fragmentate, din cauza legilor istorice privind moștenirea, în temeiul cărora copiii moștenesc o parte egală din terenul părinților lor. Aceasta a rezultat într-un număr ridicat de coproprietari de suprafețe mici și fragmentate de teren. Prin urmare, în 1999, Slovacia a adoptat Legea privind investițiile semnificative pentru a reglementa procedura de eliberare a certificatelor de investiții semnificative în vederea facilitării achiziției de terenuri pentru implementarea unor proiecte mari de investiții.

([16]) La punctul 13 din decizia de inițiere a procedurii se menționează că NSP este situat lângă un parc industrial deja existent, extins pe 29,7 hectare. Această informație pare să nu fie corectă, întrucât parcul industrial Nitra Nord este mult mai mare. În harta adnotată din Anexa 7 la Acordul de investiții, o zonă de 27 de hectare din interiorul NSP este colorată ca fiind „parc industrial”. Aceasta nu coincide cu parcul industrial Nitra Nord.

([17]) Planul zonal al regiunii Nitra din 1998 nr. 188 din 28 aprilie 1998.

(42) În 2003, nevoia de dezvoltare a terenurilor industriale a fost reconfirmată, atunci când localitatea Nitra se regăsea pe o listă a siturilor recomandate în „Studiul privind amplasarea parcurilor industriale în zonele selectate din Republica Slovacă", recunoscut prin Hotărârea de guvern nr. 690 din 16 iulie 2003. Studiul viza o suprafață de 231 de hectare. În 2004, regiunea Nitra a ales zona în care a planificat modificarea încadrării funcționale a terenului agricol pentru uz industrial. Din punct de vedere geografic, zona respectivă includea partea sudică a parcului industrial Nitra Nord și se întindea peste Terenul de Sud și peste cea mai mare parte a sitului JLR. Ulterior, în 2004, Hotărârea de guvern nr. 88/2004 a stabilit măsuri financiare pentru dezvoltarea regională a regiunii Nitra și a altor orașe din Slovacia, pentru a permite construcția infrastructurii tehnice necesare pentru a atrage investițiile. În 2006, localitatea Luzianky și-a adoptat Planul zonal pentru 2006, prin care s-a rezervat o suprafață de 106 hectare în vederea includerii acesteia în zona industrială Nitra Nord.

(43) În 2007, au fost înființate primele întreprinderi în parcul industrial Nitra Nord. Sony, cunoscută mai târziu sub denumirea de Foxconn, a devenit unul dintre investitorii săi principali. În 2011, o decizie de încadrare funcțională a unei suprafețe a fost emisă pentru a conecta autostrada R1 cu teritoriul zonei industriale.

(44) Planul zonal din 2012 al regiunii Nitra a confirmat că zona industrială Nitra Nord era „desemnată ca suprafață potrivită pentru amplasarea unui parc industrial sau a unor unități industriale de producție. Această zonă nu [era] complet construită și [avea] potențial de dezvoltare". Guvernul slovac a recunoscut că erau necesare mai multe acțiuni pentru a aborda obstacolul în calea investițiilor pe care îl reprezenta proprietatea fragmentată a terenurilor. Prin urmare, în 2013, Legea privind investițiile semnificative a fost modificată cu dispoziții care permiteau accelerarea procesului de execuție a investițiilor semnificative prin stabilirea unui proces mai flexibil de eliberare a unui certificat de investiții semnificative și prin reducerea cerințelor birocratice în cadrul procesului.

(45) În 2014, localitatea Luzianky și-a modificat Planul zonal din 2006, pentru a facilita o dezvoltare detaliată planificată a părții sale din zona industrială, care se întindea pe o suprafață de 158 de hectare, ca urmare a interesului potențial al unui investitor industrial care, în cele din urmă, a decis să investească în altă parte. Planul zonal din 2014 al localității Luzianky detalia planurile pentru dezvoltarea infrastructurii în vederea pregătirii zonei pentru uz industrial. Unul dintre principiile de bază ale conceptului propus de dezvoltare urbană a sitului era legătura funcțională și spațială a zonelor de dezvoltare propuse cu teritoriul parcului industrial Nitra Nord. Planul zonal identifica în mod explicit limitele de dezvoltare și necesitățile sitului, cum ar fi necesitatea de conexiuni de transport, zona de protecție a căii ferate, bio-coridorul peste râul Nitra, soluția pentru nivelul ridicat al apelor subterane, necesitatea de a construi rezervoare de retenție și stații de pompare, necesitatea de a asigura furnizarea de apă potabilă, sistemul de canalizare publică, protecția împotriva apei din precipitații, prezența gazoductelor de înaltă presiune, conectarea la rețeaua de telecomunicații.

(46) La 27 mai 2015, guvernul slovac a lansat o nouă inițiativă legislativă pentru a stabili condițiile prealabile pentru crearea așa-numitelor parcuri strategice industriale și tehnologice de către o întreprindere care era deținută de stat în proporție de 100 % și care era responsabilă pentru pregătirea sitului, inclusiv pentru construirea infrastructurii necesare. Acea inițiativă a rezultat în Amendamentul nr. 154/2015 din 30 iunie 2015 la Legea privind investițiile semnificative. În același timp, a fost propusă o modificare a Regulamentului nr. 58 ([18]), astfel cum se menționează la punctul 10 din decizia de inițiere a procedurii. La 8 iulie 2015 ([19]), guvernul slovac a eliberat un certificat de investiții semnificative pentru construirea NSP.

(47) Întrucât autoritățile slovace stabiliseră deja mecanismele de amenajare industrială, dispuneau de o strategie de dezvoltare industrială care fusese deja parțial pusă în aplicare prin parcul industrial Nitra Nord, elaboraseră planuri fizice detaliate pentru dezvoltarea zonei rămase și oferiseră oportunități de tip greenfield altor investitori, acestea consideră că nu se poate susține că NSP a fost dezvoltat pentru JLR ca întreprindere identificată *ex ante*. În plus, autoritățile slovace au subliniat că fiecare etapă în parte a evoluției istorice care a dus la dezvoltarea NSP a fost realizată înainte ca JLR să decidă să-și amplaseze uzina și cu mult timp înainte ca JLR să se fi angajat contractual în ceea ce privește amplasarea uzinei în Nitra.

(48) Autoritățile slovace au făcut trimitere la mai multe documente ale JLR care demonstrează că planurile preexistente pentru dezvoltarea NSP, împreună cu faptul că un parc industrial preexistent cu o zonă adiacentă încadrată funcțional ca zonă industrială în vederea extinderii, au fost considerate criterii pozitive în cadrul evaluării efectuate de JLR privind amplasamentul. De exemplu, la 27 aprilie 2015, Nitra se afla pe locul trei, dar unul dintre criteriile pozitive era faptul că viza „un [a]mplasament într-un parc industrial existent".

(49) În plus, autoritățile slovace au precizat că situl JLR și lucrările conexe nu erau adaptate nevoilor specifice ale JLR.

([18]) Regulamentul nr. 58 al guvernului Republicii Slovace din 13 martie 2013 privind taxele pentru deproprietărire și utilizarea neautorizată a terenurilor agricole.
([19]) Hotărârea de guvern nr. 401/2015 din 8 iulie 2015.

(50) Trimiterea la drepturile de supraveghere din Acordul de investiții semnat între Slovacia și JLR la 11 decembrie 2015 („acordul de investiții") face referire doar la finalizarea lucrărilor de remediere a terenurilor. MHI trebuie să finalizeze anumite lucrări pentru a garanta că terenul respectă standardul convenit între MHI și JLR pe baza căruia a fost stabilit prețul de vânzare. Potrivit autorităților slovace, acele drepturi de supraveghere erau generate mai degrabă de îngrijorările standard legate de gestionarea proiectului, decât de specificațiile de dezvoltare specifice întreprinderii. MHI nu are obligația de a ține seama de posibilul feedback al JLR. MHI nu trebuie decât să solicite feedback în ceea ce privește schițele și specificațiile proiectului referitoare la lucrările de remediere a sitului pentru situl JLR. Aceasta nu exclude controlul *ex post* privind execuția lucrărilor.

(51) Autoritățile slovace au clarificat și natura lucrărilor de infrastructură legate de NSP. Ca și în cazul altor proiecte precedente care implicau dezvoltarea publică a parcurilor industriale, acele lucrări erau destinate furnizării de servicii de infrastructură, inclusiv acces la utilitățile publice și conexiuni rutiere/feroviare, tuturor întreprinderilor situate în parc. Lucrările de infrastructură includ următoarele elemente:

(a) lucrările pregătitoare remedierii terenurilor, în valoare de 221 de milioane EUR, care nu depășesc lucrările standard de dezvoltare necesare pentru a transforma terenul public într-un teren pe care se poate construi. Toate lucrările care depășesc dezvoltarea standard sunt plătite de JLR și sunt enumerate în acordul de investiții. Acestea includ elemente precum drumuri interne sau fundații suplimentare necesare pentru a susține încărcăturile specifice JLR în ceea ce privește structura clădirii;

(b) lucrările de infrastructură legate de utilitățile publice, în valoare de 11,28 milioane EUR, destinate asigurării faptului că obiectivul sau obiectivele industriale din interiorul parcului sunt conectate la utilități. Utilitățile publice se opresc la punctele de acces la sit sau situri. Infrastructurile privind utilitățile de pe teritoriul sitului JLR sunt plătite de JLR. În plus, JLR plătește prețul pieței pentru accesul la utilități. Nu există reguli specifice aplicabile pentru NSP care să fie diferite de cele aplicabile pentru zonele municipale mai extinse. JLR trebuie să plătească toate taxele pentru conexiuni și distribuție legate de situl JLR care sunt datorate în mod normal în conformitate cu taxele reglementate de Oficiul de reglementare a industriilor de rețea ([20]). JLR nu a primit nicio scutire;

(c) infrastructura rutieră în valoare de 185,9 milioane EUR, inclusiv legătura cu autostrada, drumuri publice locale, sistem rutier și parcare publică pe întregul teritoriu al parcului, stație de pompieri, secție de poliție și facilitate de întreținere a drumurilor. Infrastructura rutieră deservește toate întreprinderile din zona industrială Nitra Nord, care include NSP și parcul industrial Nitra Nord, precum și întreaga regiune. Niciunul dintre drumuri nu este destinat utilizării exclusive a JLR sau construit pe baza specificațiilor sale. Lucrările rutiere nu depășesc dezvoltarea standard;

(d) caracteristicile geografice ale zonei necesitau un sistem de prevenire a inundațiilor și de gestionare a apelor subterane în valoare de 25 de milioane EUR;

(e) terminalul de transport multimodal Luzianky, în valoare de 51,85 milioane EUR, care este în curs de construcție, administrat și finanțat de Căile ferate slovace din resurse generate din activitățile sale comerciale, calculate separat de activitățile sale fără caracter economic finanțate din fonduri publice. Terminalul de transport multimodal Luzianky este compus din trei părți funcționale: (a) zona finalizată de depozitare a vehiculelor care va fi conectată la uzina de producție a JLR pe o parte și direct cu situl de distribuție feroviară pentru expediții, pe partea cealaltă. Leasingul zonei de depozitare va fi principalul serviciu furnizat. JLR dorește să obțină exclusivitate contractuală pentru zona de depozitare; (b) facilitatea de distribuție feroviară pentru expediții este destinată încărcării produselor finite în vagoane. Această parte a terminalului nu va fi pusă la dispoziția exclusivă a JLR în baza contractului; și (c) nodul de transbordare a containerelor. Lucrările pentru nodul de transbordare a containerelor nu au început încă întrucât Căile ferate slovace analizează încă cererea potențială și profitabilitatea investiției. Acesta va fi deschis tuturor utilizatorilor în condițiile pieței. Căile ferate slovace negociază cu JLR taxele de acces, denumite și taxe pentru utilizatori, care vor permite Căilor ferate slovace să genereze rentabilitatea capitalului angajat, precum și să acopere costurile variabile. Taxele pentru utilizatori sunt calculate pe o perioadă de 30 de ani pe bază comercială, utilizând metoda VAN și pentru a acoperi toate costurile legate de investiții, costurile de operare și costurile pentru investițiile de înlocuire. Taxele sunt orientate către piață și ar trebui să asigure o rentabilitate adecvată a investiției, și anume o rată internă a rentabilității de […] și o VAN de […] milioane EUR.

([20]) Úrad pre reguláciu sieťových odvetví.

(52) Autoritățile slovace au clarificat și proporția din NSP care va fi ocupată de JLR:

(a) autoritățile slovace au precizat mai întâi că, după decizia de inițiere a procedurii, JLR a renunțat la unele dintre drepturile sale. În baza clauzei 4.10 din acordul de investiții, MHI avea obligația să acorde întreprinderii JLR o opțiune de a achiziționa Terenul de Sud, integral sau parțial, în termen de 12 luni de la semnarea acordului de achiziționare a sitului JLR. La 29 iunie 2017, JLR a renunțat la acea opțiune referitoare la Terenul de Sud, înainte de semnarea acordului de achiziționare a sitului JLR la 12 decembrie 2017. Autoritățile slovace au informat Comisia cu privire la faptul că întregul Teren de Sud va fi deținut de alte întreprinderi, de exemplu, Gestamp și Prologis;

(b) articolul 4.9 din acordul de investiții oferă JLR dreptul de prim refuz în ceea ce privește achiziționarea integrală sau parțială a Trenului de Nord, valabil timp de 20 de ani de la data semnării acordului de achiziționare a sitului JLR. La 25 august 2017, JLR a renunțat la acest drept referitor la 40,1 hectare din suprafața totală de 69 de hectare a Trenului de Nord. Orice teren va fi achiziționat la prețul pieței din ziua achiziției terenului, preț care urmează a fi definit de către experți independenți;

(c) în ceea ce privește clauza prevăzută la articolul 4.2 litera (b) punctul (ii) din acordul de investiții, potrivit căreia Slovacia se angajează, la cererea scrisă a JLR, în termen de 10 ani de la semnarea acordului de achiziționare a sitului JLR, să „se asigure că Parcul strategic este extins astfel încât să includă Terenul extins”, autoritățile slovace au explicat că această clauză reflectă doar o promisiune politică a Slovaciei de a achiziționa terenul și de a oferi JLR o opțiune de a achiziționa respectiva suprafață de teren într-un anumit moment în viitor, iar în ceea ce privește termenii, inclusiv prețul, aceștia urmează să fie negociați.

(53) Autoritățile slovace consideră că niciunul dintre drepturile constituite prin acordul de investiții cu privire la Terenul de Sud, Terenul de Nord sau Terenul extins nu conferă întreprinderii JLR un drept de control asupra terenului. Prin urmare, situl JLR are o suprafață de numai 185 de hectare, care reprezintă 26 % din suprafața totală a NSP sau 55 % din suprafața exploatabilă în scopuri comerciale, având în vedere că 366 de hectare din NSP reprezintă teren tehnic.

(54) Astfel cum au precizat autoritățile slovace, prețul care trebuie plătit de către JLR pentru achiziția sitului JLR a fost stabilit pe baza unor evaluări independente efectuate de trei experți, și anume […], […] și CB Richard Ellis. Acești experți au estimat prețul pieței în conformitate cu Comunicarea Comisiei privind elementele de ajutor de stat în vânzările de terenuri și clădiri de către autoritățile publice ([21]), care era orientarea relevantă a Comisiei la momentul evaluărilor. Autoritățile slovace au clarificat și faptul că raportul CB Richard Ellis care a fost prezentat Comisiei în timpul procedurii de notificare a fost prezentat în mod eronat deoarece nu reprezintă un raport de evaluare a sitului, ci un raport separat de cunoaștere a pieței.

(55) Toate evaluările au fost efectuate pornind de la faptul că terenul va fi „pregătit pentru construcție” atunci când va fi vândut, adică remediat și încadrat funcțional pentru uz industrial. Prin urmare, autoritățile slovace concluzionează că estimările privind prețul pieței includ valoarea lucrărilor de remediere. Prețul final de achiziție de 15,83 EUR pe metru pătrat a fost stabilit ca o medie a celor trei evaluări independente de 15 EUR, 15,5 EUR și, respectiv, 17 EUR pe metru pătrat. Acordul de investiții prevede ca JLR să plătească separat pentru orice lucrări specifice care depășesc specificațiile standard pentru terenul „pregătit pentru construcție”.

4.1.2. *Ajutor posibil sub forma scutirii de la plata unei taxe, taxa de conversie a terenurilor agricole, acordată atunci când un teren agricol este transformat în teren industrial*

(56) Autoritățile slovace au explicat că scutirea H este o scutire de la plata taxei de conversie a terenurilor agricole care se aplică unui teren achiziționat de întreprinderi deținute integral de stat, în acest caz MHI, în vederea construirii unui parc industrial care este recunoscut ca fiind o „investiție semnificativă”. Prin urmare, scutirea H se aplică exclusiv construirii pe terenuri publice de către autoritățile publice. Scopul acesteia este de a elimina sarcina administrativă legată de efectuarea transferurilor financiare în cadrul bugetului de stat. Fără scutire, taxa de conversie a terenurilor agricole ar fi fost datorată de MHI în calitate de proprietar și dezvoltator al terenului din NSP imediat după conversia sitului în teren industrial. În calitate de proprietar și dezvoltator al sitului, sarcina MHI a fost de a instala infrastructura și de a modifica încadrarea funcțională a terenului pentru a-l face „pregătit pentru construcție” și apoi de a-l vinde investitorilor, inclusiv întreprinderii JLR. JLR nu trebuia să plătească nicio taxă deoarece, astfel cum a fost convenit în acordul de investiții, aceasta ar achiziționa terenul doar după conversia acestuia în teren industrial. Autoritățile slovace au precizat că trimiterea dintr-un document intern al JLR care sugera că JLR ar beneficia de o scutire de la plata taxei de conversie a terenurilor avea la bază o interpretare eronată a autorului documentului respectiv, potrivit căreia JLR trebuia să plătească taxa. De asemenea, autoritățile slovace au informat Comisia că valoarea totală a taxelor de conversie a întregului teren agricol situat în zona viitorului NSP în teren pentru uz industrial ar fi fost datorată în lipsa scutirii H și s-ar fi ridicat la aproximativ 30 de milioane EUR, din care doar aproximativ 8 milioane EUR ar corespunde sitului JLR.

([21]) JO C 209, 10.7.1997, p. 3.

4.2. **Observațiile Slovaciei cu privire la compatibilitatea ajutorului notificat**

4.2.1. *Eligibilitatea „costurilor cu provizioanele" drept costuri de investiție*

(57) Autoritățile slovace au confirmat elementele de costuri eligibile astfel cum sunt menționate în tabelul 1 din decizia de inițiere a procedurii. Costurile eligibile ale investiției propuse indicate se ridicau la 1 406 620 591 EUR în valoare nominală, echivalentul sumei de 1 369 295 298 EUR în valoare curentă. Prezentarea din documentația JLR din data de 18 noiembrie 2015 care făcea referire la costurile cu provizioanele a fost realizată doar în scopuri de analiză financiară și nu includea costurile cu provizioanele pe lângă elementele de costuri eligibile astfel cum sunt menționate în tabelul 1 din decizia de inițiere a procedurii. Acele elemente de costuri eligibile reflectau costurile anticipate în momentul solicitării ajutorului și includeau o valoare a provizioanelor pentru fiecare element de cost eligibil, ca parte a unei abordări prudente de estimare a costurilor. Prin urmare, autoritățile slovace consideră că suma integrală de 1 406 620 591 EUR în valoare nominală este suma eligibilă.

4.2.2. *Lipsa efectului stimulativ al ajutorului regional notificat*

(58) Slovacia consideră că a efectuat o verificare adecvată a credibilității alternativei contrafactuale și că îndoielile Comisiei sunt nefondate, deoarece Mexic era un amplasament alternativ credibil pentru uzina din Uniune. Potrivit Slovaciei, în primăvara anului 2015, Mexic reprezenta încă un posibil amplasament pentru investiția planificată și nu era luat în considerare ca sit pentru o investiție suplimentară, paralelă. Prin urmare, ajutorul de stat oferit de Slovacia era necesar pentru a atrage investiția JLR în Slovacia.

(59) Slovacia subliniază că Mexic era un amplasament alternativ credibil din trei motive:

(a) când JLR și-a pregătit decizia privind amplasarea uzinei, numeroși producători de mașini, inclusiv OEM de prim rang, desfășurau deja activități în Mexic sau implementau investiții acolo. Mai mulți producători de mașini au început lucrările pentru investițiile din Mexic după ce JLR a luat decizia cu privire la amplasament. În special, atât VW, cât și Audi au uzine în Puebla și, prin urmare, poate exista posibilitatea ca aceștia să se fi confruntat cu aceleași riscuri calitative identificate de JLR. Aceste riscuri nu au afectat deciziile VW/Audi privind amplasarea în Puebla;

(b) JLR a făcut publice multe documente recente din mai multe surse, care demonstrează că Mexic fusese luat în considerare pe deplin și că a fost efectuată o analiză financiară completă care compara Mexic și Slovacia. Mexic fusese deja identificat ca fiind amplasamentul cu cel mai mare potențial din America de Nord, la sfârșitul lunii ianuarie 2015, în contextul studiului de fezabilitate Oak. După o cercetare cuprinzătoare prin care au fost comparate mai multe situri din Mexic, Puebla a fost ales în cadrul Consiliului strategic din 27 aprilie 2015 ca fiind alternativa preferată din afara Uniunii, datorită proximității sale de porturi, tarifelor favorabile, bazei de furnizori existente și avantajelor pieței forței de muncă. Întrucât procesul european de selecție, și anume studiul de fezabilitate Darwin, înregistra întârzieri, unele reuniuni și documente s-au concentrat pe rezultatul Proiectului Darwin și, prin urmare, conțin mai puține detalii referitoare la Mexic. În ceea ce privește prezentarea din 10 iulie 2015, Slovacia a precizat că faptul că mai puține diapozitive făceau referire la alternativa Oak poate fi explicat prin contextul reuniunii și prin măsura în care cei prezenți primiseră deja informații cu privire la Mexic și Puebla. Pentru a pregăti recomandarea de amplasament în vederea reuniunii Forumului pentru globalizare din iulie, JLR a calculat modele financiare detaliate care comparau costurile siturilor concurente. Acele calcule financiare au avut aceeași bază pentru ambele situri și erau însoțite de o evaluare calitativă a argumentelor pro și contra pentru fiecare în parte;

(c) Mexic reprezenta alternativa pentru Slovacia, prezentată în cadrul reuniunilor ulterioare ale conducerii și ale Consiliului de administrație, în cadrul cărora s-a luat decizia privind amplasamentul.

(60) Slovacia a furnizat mai multe dovezi, precum prezentările pentru Consiliul de administrație, studiul de fezabilitate efectuat pentru Mexic, schimburile de informații cu autoritățile mexicane, constatările vizitei la siturile preselectate din Puebla, efectuată de conducerea de nivel superior în iunie 2015, cu ocazia căreia factorii calitativi strategici au fost analizați mai în detaliu și *Diferența de costuri contrafactuale față de țările din ECE* din 10 iunie 2015.

(61) Autoritățile slovace sugerează că îndoielile Comisiei au la bază rapoarte inexacte din presă, care sunt contrazise în mod clar de documentele interne recente ale JLR, datate între martie și iulie 2015. Autoritățile slovace au furnizat numeroase dovezi pentru a arăta că, în primăvara anului 2015, Mexic era încă luat în considerare și că această alternativă nu fusese abandonată în favoarea unei amplasări a uzinei în Uniune. Aceste dovezi provin dintr-o varietate de surse și de la diferite niveluri ale organizației JLR, și anume conducerea de nivel superior a JLR, echipele de lucru ale JLR, consultanți externi și oficiali guvernamentali mexicani. Documentele elaborate pentru pregătirea și vizitei la Puebla din iunie 2015 de către o delegație a JLR de la nivelul de conducere superioară executivă și pentru monitorizarea ulterioară a acesteia sunt deosebit de relevante. Alternativa Mexic a fost suspendată atunci când JLR a decis să avanseze discuțiile cu privire la Nitra, în vara anului 2015.

(62) Studiul efectuat de Ernst & Young intitulat „Project Oak – Golden Site Report Out (Proiectul Oak – Raport privind situl de aur)" datează din 20 martie 2015. Acesta a fost utilizat de JLR pentru evaluarea viabilității siturilor preselectate din Mexic. Potrivit procesului-verbal al reuniunii Consiliului pentru dezvoltare internațională din 30 martie 2015, „[s]-a convenit să se continue lucrările actuale de evaluare a opțiunilor alternative din Turcia și Mexic". Procesul-verbal și jurnalul de acțiune ale reuniunii Consiliului strategic din 27 aprilie 2015 arată că „Puebla, Mexic, a fost aprobat ca alternativa în afara UE". Prezentarea generală a procesului de filtrare pentru Mexic, astfel cum a fost prezentat în cadrul Forumului pentru globalizare din 10 iulie 2015, confirmă această decizie cu următorul statut raportat la 11 mai 2015: „[Statele mexicane] H[…] și G[…] suspendate; se continuă investigațiile pentru Puebla (în funcție de siturile H[…], A[…] și S[…])". H[…] a devenit „opțiunea preferată datorită proximității sale față de port, bazei de furnizori existente și pieței forței de muncă". În cadrul reuniunii Forumului privind strategia de globalizare din 15 mai 2015, Slovacia și Polonia fuseseră preselectate în cadrul Proiectului Darwin, împreună cu Mexic în cadrul Proiectului Oak. La 22 mai 2015, JLR a primit răspunsul oficial din partea statului Puebla referitor la stimulentele disponibile, riscul seismic, prevederile contractuale ale VW privind restricțiile și calendarul. Procesulverbal și jurnalul de acțiune ale Consiliului pentru dezvoltare internațională de la 1 iunie 2015 arată, în secțiunea *Evoluții ale Proiectului Darwin*, că „subiectele-cheie ale discuției au fost: […] Au fost precizate progresele înregistrate în discuțiile despre Mexic și planurile pentru o nouă vizită la fața locului în vederea unei evaluări mai detaliate a alternativei Puebla". Evaluarea fluxului de lichidități, inclusă în prezentarea din 10 iunie 2015, intitulată „Proiectul Darwin – Diferența de costuri contrafactuale față de țările din ECE", arată că analiza JLR viza realizarea unei comparații între „MX vs PL" și „MX vs SK". Reuniunea Consiliului strategic din 15 iunie 2015, care s-a concentrat pe Proiectul Darwin, a inclus totuși un punct de acțiune intitulat „Efectuarea unei vizite în Mexic pentru a discuta cu privire la cererea de ofertă pentru situl Puebla". În săptămâna care a început la 15 iunie 2015, o echipă condusă de Directorul JLR pentru Extindere globală a afacerii a efectuat o vizită în statul Puebla, la siturile H[…] și A[…]. La 25 iunie 2015, JLR a confirmat în scris guvernatorului statului Puebla că situl H[…] fusese inclus pe lista scurtă. Notele pregătite pentru reuniunea Forumului pentru globalizare din 10 iulie 2015 includ un rezumat al constatărilor în urma vizitei la siturile H[…] și A[…]. Astfel cum reiese din procesul-verbal al reuniunii Forumului pentru globalizare, obiectivul acestuia „era de a decide cu privire la un sit preferat, între proiectele Darwin și Oak, și de a conveni asupra procesului prin intermediul unui Acord de investiții cu caracter obligatoriu din punct de vedere contractual, planificat a fi adoptat până la 30 septembrie. Siturile luate în considerare erau Nitra (Slovacia), Jawor (Polonia) și Puebla (Mexic)". Procesul-verbal menționează următoarele: „Nitra (situl preferat în cadrul procesul Darwin), prin comparație cu Puebla (situl preferat în cadrul procesului Oak) pare să înregistreze un dezavantaj semnificativ din punctul de vedere al costurilor". În prezentarea pregătită pentru acea reuniune se susține că: „După luarea în considerare a factorilor de risc necuantificabili și a celorlalte considerații cuantificabile, presupunând acordarea nivelului ajutorului de stat UE vizat, considerăm că acest lucru este suficient pentru a compensa avantajul din punctul de vedere al costurilor al alternativei Mexic și recomandăm suspendarea alternativei Puebla (MX)". În procesul-verbal al reuniunii Consiliului de administrație al JLR din 3 august 2015 se menționează că „[î]n urma unui proces riguros de evaluare a siturilor, în cadrul celui de al 10-lea Forum pentru globalizare din 10 iulie, s-a convenit să se continue cu Nitra din Slovacia ca sit recomandat, sub rezerva aprobării Consiliului de administrație". Prezentarea care a stat la baza reuniunii Consiliului de administrație al JLR descria „[p]rocesul pentru preselectarea unui sit între cele prevăzute în proiectele Darwin și Oak".

(63) Autoritățile slovace au precizat că JLR nu a trimis nicio cerere oficială de ajutor autorităților mexicane deoarece în Mexic nu există niciun regim privind ajutorul de stat. Cu toate acestea, JLR a primit informații detaliate din partea guvernului statului Puebla cu privire la ceea ce se poate oferi în cazul în care JLR ar hotărî să investească acolo.

(64) Autoritățile slovace susțin că investiția în Mexic nu a fost considerată ca o a doua investiție, pe lângă uzina din Uniune. Acestea sugerează că îndoielile Comisiei au la bază un singur document al JLR, care este, într-adevăr, oarecum înșelător, și susțin că documentul respectiv prezintă o situație inexactă a discuțiilor din cadrul reuniunii externe a membrilor Comitetului executiv din 21 ianuarie 2015, adică cu șase luni înainte de a se lua decizia cu privire la amplasare. În orice caz, acel document al JLR a fost combătut cu o cantitate considerabilă de dovezi furnizate într-o etapă ulterioară, prin discuțiile referitoare la cele două amplasamente alternative. Autoritățile

slovace precizează și că nivelul capacității suplimentare generate de noua uzină (300 000 de vehicule pe an) reprezintă deja 50 % din capacitatea JLR. Ar fi nerealist să se presupună că JLR ar lua în considerare opțiunea de a investi într-un al doilea proiect de aceeași anvergură, simultan sau chiar pe termen scurt/mediu.

(65) Autoritățile slovace explică de ce raportul și prezentarea reuniunii externe din 21 ianuarie 2015 a membrilor Comitetului executiv fac referire la construirea a două uzine. Potrivit Slovaciei, JLR a planificat întotdeauna să înceapă operațiunile inițial în noua uzină cu 150 000 de vehicule pe an, adică etapa 1 a uzinei 1, și să crească numărul până la 300 000 de vehicule în [2020-2025], adică etapa 2 a uzinei 1. La momentul reuniunii din ianuarie 2015, cererea pentru vehiculele JLR era totuși în creștere semnificativă, astfel încât membrii Comitetului executiv au luat în considerare pentru puțin timp și ideea de a construi o a doua uzină într-un alt amplasament, în termen de cinci până la zece ani de la finalizarea lucrărilor la primul sit, în cazul în care ar exista un nivel suficient al cererii. Acel viitor sit nu a fost deloc discutat în detaliu în cadrul reuniunii, întrucât mai era o cale lungă până la o astfel de decizie. Autoritățile slovace au menționat că afirmația din procesul-verbal al reuniunii externe, prin care se sugera că JLR va avea nevoie de două uzine pentru a satisface cererea prevăzută, era fie rezultatul confuziei cu privire la cele două etape ale uzinei 1, fie procesul-verbal respectiv sublinia în mod excesiv discuția scurtă cu privire la construirea unei a doua potențiale uzine într-un anumit moment din viitorul mai îndepărtat.

(66) Autoritățile slovace subliniază că documentele interne ale JLR demonstrează în mod consecvent intenția de a investi într-un singur amplasament. În procesul-verbal al Forumului pentru globalizare din 10 iulie 2015 se menționează că situl Nitra fusese ales drept amplasament preferat în locul Mexicului, precum și că cele două situri erau comparate unul cu celălalt ca alternative. JLR a luat în considerare doar opțiunea de a produce într-un singur sit: „[s]untem pregătiți să preselectăm una dintre țările prevăzute în proiectele Darwin sau Oak”.

(67) Motivele strategice au jucat un rol important în luarea deciziei, însă ajutorul era încă necesar pentru ca decizia privind amplasarea uzinei să încline în favoarea Slovaciei. Autoritățile slovace susțin că nu este corect să se mențină ideea că ajutorul de stat oferit acoperă doar o proporție „nesemnificativă” a diferenței VAN ca urmare a punctului de vedere al Comisiei din decizia de inițiere a procedurii, potrivit căruia valoarea ajutorului nominal reprezenta 47 % din diferența VAN ([22]). Documentele interne ale JLR menționează în mod explicit că decizia privind amplasamentul a fost echilibrată în mod adecvat și a depins în mod fundamental de acordarea ajutorului de stat. În acest sens, în procesul-verbal al reuniunii Consiliului de administrație al Tata din 18 septembrie 2015 se menționează că „factorii calitativi și de risc, ajutorul de stat total revizuit în valoare de [150-200] de milioane GBP ([23]) în numerar au fost criterii suficiente pentru a continua discuțiile în direcția amplasării uzinei în Nitra și nu în Mexic”. În mod similar, decizia JLR din noiembrie 2015 de a confirma Nitra ca loc unde se va amplasa uzina avea la bază „condiția de a primi întreaga sumă a ajutorului de stat”. Drept consecință, JLR a insistat să se precizeze în acordul de investiții faptul că obligațiile privind investițiile erau condiționate de primirea ajutorului regional în proporție de 100 %.

(68) În plus, Slovacia a subliniat că, în ceea ce privește riscul întârzierii implementării în Mexic, acest element a fost luat în considerare în mod explicit în comparația financiară și a fost, prin urmare, examinat în mod corespunzător. Slovacia a făcut trimitere la prezentarea pentru Forumul pentru globalizare din 10 iulie 2015, în care se menționa „anticiparea unui termen mai lung în Mexic pentru Lucrarea #1 […] perioada de 6-9 luni ilustrată mai sus”.

4.2.3. *Lipsa proporționalității*

(69) Autoritățile slovace susțin că nu au fost acordate elemente suplimentare de ajutor întreprinderii JLR și, prin urmare, consideră că ajutorul este proporțional.

4.2.4. *Efecte negative evidente – efect anticoeziune*

(70) Autoritățile slovace au subliniat că ajutorul slovac nu are niciun efect anticoeziune în detrimentul Poloniei și au reamintit că „[l]a 10 iulie, în cadrul Forumului pentru globalizare, s-a stabilit că Jawor (Polonia) nu era un amplasament viabil din cauza unor îngrijorări serioase cu privire la elementele de bază ale sitului și la capacitatea de livrare a produselor. Prin urmare, întreprinderea a trebuit să aleagă între Nitra (Slovacia) și Puebla (Mexic). Întreprinderea a selectat Slovacia ca amplasament preferat și a autorizat efectuarea unui studiu de fezabilitate detaliat. Alternativa Mexic a fost suspendată”. Situl Jawor nu a mai fost considerat o alternativă pentru Nitra când s-a luat decizia din 10 iulie 2015 cu privire la recomandarea finală privind amplasamentul, care urma să fie ratificată de către Consiliul de administrație la începutul lunii august 2015. Consiliile de administrație ale JLR și Tata Motors, în cadrul reuniunilor lor din 3 și, respectiv, 7 august 2015, nu au luat în considerare Jawor ca alternativă pentru Nitra.

([22]) Sumele au fost utilizate în același mod în care au fost utilizate și de Comisie în nota de subsol 55 din decizia de inițiere a procedurii.
([23]) Echivalentul unui cost eligibil al investiției de [1 700-2 100] de milioane GBP.

4.2.5. *Efecte negative evidente asupra comerțului – depășirea plafonului maxim al intensității ajutorului*

(71) Întrucât autoritățile slovace consideră că nu a fost acordat niciun ajutor suplimentar pe lângă ajutorul notificat, acestea resping preocupările prezentate de Comisie potrivit cărora plafonul permis al intensității ajutorului este depășit și, prin urmare, ajutorul ar putea avea un efect negativ evident asupra comerțului.

5. **OBSERVAȚII DIN PARTEA JLR**

5.1. **Introducere**

(72) JLR sprijină observațiile autorităților slovace din 20 iulie 2017 și a adus clarificări suplimentare cu privire la anumite elemente specifice.

5.2. **Observații din partea JLR cu privire la posibilul ajutor suplimentar nenotificat**

(73) JLR consideră că efortul Slovaciei de a construi NSP era necesar pentru ca situl să devină viabil și atrăgător pentru investitori. JLR era conștientă de faptul că nu putea fi beneficiarul exclusiv al infrastructurii, că ar trebui să plătească taxe obișnuite de acces sau taxele datorate în mod obișnuit, să plătească prețul pieței pentru terenul pe care urma să-l achiziționeze și să plătească pentru orice caracteristici ale sitului care nu sunt standard și care sunt adaptate pentru nevoile specifice ale întreprinderii.

(74) JLR insistă că NSP și dezvoltarea infrastructurii nu au fost realizate în mod specific pentru JLR. Faptul că planurile zonale și documentele legislative datează încă din anii 1990 este dovada că planurile nu au fost dezvoltate doar ca răspuns la interesul JLR. Dimpotrivă, existența zonei parcului industrial Nitra Nord și a planurilor existente de multă vreme cu privire la dezvoltarea zonei industriale au constituit factori care au influențat procesul decizional al JLR în favoarea sitului din Nitra. Această influență se regăsește în documente referitoare la deciziile interne ale JLR, care includ trimiteri precum „situat într-un parc industrial dezvoltat în mod profesionist” ([24]), „cea mai bună poliță de asigurare datorită pregătirii sitului și a infrastructurii” ([25]) și „[a]mplasament într-un parc industrial existent cu uzine adiacente” ([26]).

(75) În plus, JLR subliniază că a achiziționat doar 55 %, adică 185 de hectare din suprafața totală de 338 de hectare a NSP care poate fi exploatată în scopuri comerciale, precum și că dreptul de prim refuz sau opțiunile de achiziție nu oferă întreprinderii JLR posibilitatea de a ocupa sau controla terenul. De asemenea, JLR reamintește că a renunțat parțial la dreptul de prim refuz pentru Terenul de Nord la 25 august 2017. JLR și-a menținut acest drept pentru o suprafață de 28,5 hectare.

(76) JLR susține că a plătit integral prețul pieței pentru teren, achiziționat ca fiind „pregătit pentru construcție”, deoarece prețul acestuia a fost stabilit în mod independent prin evaluările efectuate de trei experți, iar acele evaluări fac referire în mod explicit la terenul „pregătit pentru construcție”, adică terenul beneficiase de lucrările generale aferente pentru pregătirea terenului, necesare pentru a atinge standardul respectiv. În plus, JLR subliniază că a plătit costul integral pentru toate lucrările efectuate pe baza specificațiilor JLR care depășesc standardul respectiv. Costul acestor lucrări reprezintă aproape dublul sumei de 16,9 milioane EUR, stabilită inițial în acordul de investiții în acest scop.

(77) De asemenea, JLR clarifică faptul că suma de 75 de milioane EUR menționată la punctul 16 din decizia de inițiere a procedurii nu reprezintă prețul la care MHI a achiziționat terenul sitului JLR de la părți terțe, ci întreaga sumă plătită de MHI pentru achizițiile de terenuri în întregul NSP.

(78) În plus, JLR susține că nu a beneficiat de nicio scutire de la plata taxei de conversie a terenurilor agricole. JLR nu a achiziționat teren agricol, ci teren industrial, iar toate cele trei evaluări ale terenului, utilizate pentru a stabili prețul pieței, făceau trimitere în mod explicit la terenuri cu caracteristicile unui teren pregătit pentru construcție în zone industriale. JLR recunoaște că, într-adevăr, în unul dintre documentele sale interne se menționa o scutire de la plata taxei de conversie a terenurilor agricole în valoare de [50-110] milioane EUR, dar precizează că această mențiune se datora înțelegerii greșite a unui consultant și nu se baza pe informații furnizate de autoritățile slovace.

([24]) Raportul IDC din 30 martie 2015.
([25]) Prezentarea IDC din 1 iunie 2015.
([26]) Prezentarea Consiliului strategic din 15 iunie 2015.

5.3. **Observații cu privire la compatibilitatea ajutorului notificat**

(79) JLR insistă că ajutorul regional de stat a reprezentat o componentă necesară pentru localizarea investiției în Nitra. JLR afirmă că a ținut seama de „considerații strategice", precum și de posibilitatea de a primi ajutor de stat pentru a compensa costurile suplimentare, dar subliniază că doar acele considerații strategice, singure sau combinate cu o valoare mai mică a ajutorului, ar fi fost insuficiente pentru a se lua decizia privind amplasarea uzinei la Nitra.

(80) JLR subliniază că alți producători de vehicule au decis să investească în Mexic, atât înainte, cât și după ce JLR a luat decizia privind amplasamentul. Investițiile altor producători de vehicule în Mexic confirmă credibilitatea Mexicului drept amplasament potențial pentru proiectul de investiții al JLR. De fapt, JLR a petrecut mai mult de 18 luni pentru a evalua opțiunea mexicană. Acea evaluare a implicat crearea unei echipe de proiect, angajarea de consultanți externi, schimburi de informații cu oficiali guvernamentali din Mexic, precum și efectuarea de vizite la fața locului, inclusiv de către cei mai înalți membri ai conducerii executive din cadrul echipei JLR responsabilă cu extinderea globală a activității (*Global Business Expansion*).

(81) JLR subliniază că a considerat Mexicul o alternativă credibilă pe tot parcursul procesului decizional, astfel cum este dovedit de numeroase documente interne existente prezentate Comisiei. JLR consideră că punctele de vedere contrarii prezentate în anumite rapoarte din presă, menționate în decizia de inițiere a procedurii, sunt strict speculative și nu reflectă procesul decizional al JLR.

(82) În plus, JLR subliniază că intenția a fost de a investi într-un singur amplasament. Opțiunea de a investi în același timp, sau într-un viitor apropiat, într-o a doua uzină dintr-un alt amplasament nu a fost luată în considerare niciodată. JLR recunoaște că procesul-verbal al reuniunii externe din 21 ianuarie 2015 a membrilor Comitetului executiv face, într-adevăr, referire la o a doua uzină, deoarece, în cadrul acelei reuniuni, s-a speculat și, prin urmare, s-a înregistrat în procesul-verbal că, dacă va exista un nivel suficient al cererii, JLR ar putea lua în considerare opțiunea de a construi o altă uzină într-un alt amplasament în termen de cinci până la zece ani de la finalizarea investiției inițiale. Cu toate acestea, JLR insistă că această posibilitate pe termen lung nu a fost deloc discutată în detaliu nici în materialele reuniunii, nici în cadrul reuniunii efective. Materialele reuniunii fac referire mai degrabă la etapa 1 și la etapa 2 a proiectului de investiții din același amplasament, adică la strategia JLR de a începe operațiunile cu 150 000 de vehicule pe an în 2018 în prima etapă (etapa 1 pentru uzina 1) și de a crește capacitatea la 300 000 de vehicule pe an în perioada [2020-2025] (etapa 2 pentru uzina 1). În plus, JLR sugerează că ar fi de neconceput să se construiască în paralel două uzine suplimentare, una pe teritoriul Uniunii și una în America de Nord, fiecare cu o capacitate de 300 000 de vehicule pe an, având în vedere că JLR a vândut doar 462 209 vehicule în exercițiul financiar 2014-2015. Având în vedere aceste cifre, nu există nicio bază comercială rațională pentru a crede că JLR ar fi putut intenționa să-și extindă capacitatea anuală cu 600 000 de vehicule pe termen scurt și mediu.

(83) JLR subliniază că situl Jawor din Polonia nu a reprezentat o alternativă viabilă pentru Nitra sau Mexic deoarece se confrunta cu probleme fundamentale, în special un drum care traversează situl respectiv. Din acest motiv, Jawor nu a fost luat în considerare de Consiliul administrativ ca alternativă potențială pentru Nitra, după cum s-a consemnat în prezentarea reuniunii Consiliului de administrație din 18 noiembrie 2015.

6. **EVALUAREA AJUTORULUI**

6.1. **Introducere**

(84) În prezenta secțiune, Comisia se va concentra mai întâi pe întrebarea dacă ajutorul total acordat JLR se limitează la ajutorul notificat sau dacă JLR beneficiază de elemente suplimentare de ajutor, în special conformitatea cu condițiile de piață ale prețului de vânzare, lucrări de infrastructură adaptate/specifice finanțate din fonduri publice și scutirea de la plata taxei pentru conversia terenurilor agricole. După analizarea legalității ajutorului, Comisia va elabora un punct de vedere definitiv cu privire la compatibilitatea ajutorului primit.

6.2. **Existența ajutorului**

6.2.1. *Ajutorul direct notificat*

(85) Din motivele menționate în decizia de inițiere a procedurii, Comisia consideră că grantul direct notificat constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, întrucât ajutorul este acordat din resursele statutului, este selectiv, constituie un avantaj economic pentru JLR, poate afecta comerțul între statele membre și denaturează sau amenință să denatureze concurența.

6.2.2. *Posibilul ajutor suplimentar nenotificat*

(86) Astfel cum s-a menționat în secțiunea 3.1, Comisia a considerat în decizia de inițiere a procedurii că exista posibilitatea ca JLR să fi beneficiat de un anumit nivel suplimentar de ajutorul de stat în contextul dezvoltării NSP și al achiziției sitului JLR. Aceasta a luat în considerare trei moduri în care tranzacția s-ar fi putut concretiza în ajutor de stat suplimentar pentru JLR:

(a) la punctul 118 din decizia de inițiere a procedurii se menționa că, dacă NSP ar fi considerat ca infrastructură specifică pentru JLR, contraprestația JLR pentru drepturile de proprietate asupra NSP și alte drepturi legate de NSP ar fi trebuit să acopere, în condiții normale de piață, costurile de dezvoltare a infrastructurii suportate de statul slovac pentru construirea NSP, cu excepția costurilor legate de elementele de infrastructură care sunt într-adevăr generale, care nu fuseseră încă definite;

(b) deși se concluzionează că NSP în ansamblul său nu se califică drept infrastructură specifică întreprinderii JLR, decizia de inițiere a procedurii a pus sub semnul întrebării dacă unele lucrări efectuate de Slovacia pentru a dezvolta și conecta situl JLR nu fuseseră proiectate special pentru a servi nevoilor specifice ale JLR și dacă valoarea acelor lucrări se reflecta în mod adecvat în evaluările pregătite de experți independenți, precum și în prețul final plătit de JLR pentru teren și infrastructurile relevante;

(c) în cele din urmă, în decizia de inițiere a procedurii se menționa și că scutirea de la plata taxei de conversie a terenurilor agricole ar putea fi privită ca o măsură suplimentară de ajutor în favoarea JLR.

6.2.2.1. Întrebarea dacă NSP poate fi considerat o infrastructură specifică întreprinderii JLR

(87) Pentru a concluziona că JLR ar trebui să suporte integral costurile de dezvoltare a infrastructurii suportate de statul slovac, următoarele două condiții ar trebui să fie îndeplinite simultan: (a) NSP reprezintă o infrastructură specifică, adică JLR este considerată ca fiind o întreprindere identificată în prealabil și NSP este adaptat la nevoile JLR; și (b) costurile exclud costurile cu adevărat generale.

(88) Comisia consideră că cele două condiții menționate la considerentul 87 nu sunt îndeplinite simultan și, prin urmare, cele 704 hectare ale NSP nu sunt considerate infrastructură specifică întreprinderii JLR. Evoluția istorică a creării sale, astfel cum a fost subliniată de autoritățile slovace și rezumată în secțiunea 4.1.1 din prezenta decizie, clarifică faptul că NSP a fost înființat, din punct de vedere juridic la 8 iulie 2015, pe baza Certificatului de investiție semnificativă, care a conferit puteri de expropriere autorităților slovace. Totuși, încadrarea funcțională a NSP drept zonă industrială a început cu mult timp înainte ca JLR să fi arătat interes pentru zonă și existau deja planuri concrete de dezvoltare viitoare a zonei industriale Nitra Nord în acel moment. De exemplu, în 2014 erau deja disponibile planuri de infrastructură detaliate, ca parte a Planului zonal Luzianky. În plus, o parte din zona industrială fusese deja construită, printre altele, prin parcul industrial Nitra Nord. În esență, NSP reprezintă o extensie a parcului industrial Nitra Nord. Prin urmare, Comisia decide că JLR, ca atare, nu se califică ca o întreprindere identificată *ex ante* pentru dezvoltarea NSP.

(89) În plus, doar o parte din NSP este achiziționată de JLR. NSP este compus din terenuri exploatabile în scopuri comerciale, care pot fi vândute investitorilor, cum ar fi JLR, și din așa-numitul „teren destinat infrastructurii generale". Terenul destinat infrastructurii generale acoperă jumătate din NSP, fiind necesar pentru măsuri de infrastructură care deservesc întreaga zonă industrială Nitra Nord, inclusiv parcul industrial Nitra Nord și, într-o anumită măsură, și zonele din exteriorul acestuia. Pe terenul destinat infrastructurii generale se construiesc, de exemplu, drumul de acces la autostradă sau drumul principal de intrare în Drazovce, precum și numeroase zone de protecție necesare, ținând cont de caracteristicile geografice care includ, de exemplu, sisteme de prevenire a inundațiilor, unde activitățile de construcție sunt limitate. În plus, Slovacia a furnizat informații care confirmă că terenul achiziționat de JLR reprezintă doar 26 % din suprafața totală a NSP, sau 55 % din NSP, dacă se exclude terenul destinat infrastructurii generale, precum și că mai multe alte întreprinderi desfășoară deja activități în NSP.

(90) Prin urmare, Comisia concluzionează că cele 704 hectare ale NSP ca atare nu pot fi considerate ca infrastructură specifică întreprinderii JLR.

6.2.2.2. Întrebarea dacă JLR a plătit prețul pieței pentru terenul și infrastructura NSP

(91) Astfel cum s-a menționat la punctul 119 din decizia de inițiere a procedurii, chiar dacă întreaga suprafață de 704 hectare a NSP nu poate fi considerată infrastructură specifică JLR, tranzacția poate totuși să implice ajutor de stat în favoarea JLR, fie ca urmare a unei dezvoltări a infrastructurii care ar fi putut fi concepută pentru a satisface nevoile specifice ale JLR, fie ca urmare a faptului că terenul ar fi putut fi vândut sub prețul pieței. Prin urmare, Comisia trebuie să evalueze separat măsurile de infrastructură și tranzacția pentru vânzarea terenului.

Măsurile de infrastructură

(92) Costurile cu infrastructura suportate de statul slovac menționate la considerentul 51 vizează remedierea terenului, infrastructura rutieră, utilitățile, sistemele de prevenire a inundațiilor, gestionarea apei și terminalul de transport multimodal Luzianky.

(93) În Decizia Comisiei SA.36346 – Germania – schema GRW de amenajare a terenurilor pentru uz industrial și comercial ([27]), Comisia a analizat dacă finanțarea publică a lucrărilor de amenajare a terenului pentru vânzarea viitoare către întreprinderi din sectorul industrial în condițiile pieței a reprezentat ajutor pentru proprietarul inițial sau pentru investitor în ceea ce privește efectuarea lucrărilor de amenajare a terenului. Comisia a constatat că pregătirea unui teren public pentru construcție și asigurarea faptului că acesta este conectat la rețeaua de utilități (precum apă, gaze, canalizare și electricitate) și la rețelele de transport (precum cele feroviare și rutiere) nu constituie o activitate economică, ci făcea parte din sarcinile publice ale statului, și anume furnizarea și controlul terenurilor în conformitate cu planurile de amenajare urbană și teritorială locale. Dezvoltarea specifică pentru cumpărători ai terenului identificați în prealabil era exclusă din domeniul de aplicare al măsurii, iar cumpărătorii trebuiau să achiziționeze terenul în condițiile pieței.

(94) Comisia consideră că costurile suportate de Slovacia pentru lucrările pregătitoare de remediere a terenului în ceea ce privește porțiunea din NSP exploatabilă în scopuri comerciale nu depășesc costurile standard de dezvoltare în vederea pregătirii terenurilor publice pentru construcție, precum și că acele lucrări fac parte din sarcina publică a statului slovac, și anume furnizarea și supravegherea în conformitate cu planurile de amenajare urbană și teritorială locale. Întrucât acele lucrări revin autorităților publice, finanțarea acestora din fonduri publice nu constituie ajutor de stat pentru proprietarul terenului sau pentru investitor pentru efectuarea lucrărilor de amenajare. În acest caz, proprietarul sau investitorul este MHI. Cu toate acestea, întrebarea dacă cumpărătorul final al terenului, în acest caz JLR, beneficiază de avantaje care sunt considerate drept ajutor de stat, este separată de cea dacă ajutor de stat a fost acordat în favoarea proprietarului de teren sau a dezvoltatorului. Întrucât MHI acționează în numele statului și este finanțată de stat, acțiunile sale sunt imputabile statului. Ajutorul de stat acordat JLR prin lucrările de remediere a terenului și prin prețul de vânzare poate fi exclus dacă MHI nu efectuează, fără o remunerare adecvată, lucrări de remediere a terenului pe situl JLR care depășesc lucrările necesare pentru a pregăti terenul pentru construcție și dacă transferul de teren se face în condițiile pieței.

(95) Acordul de investiții include o listă exhaustivă a sferei lucrărilor de remediere a sitului și face referire la o pregătire pentru utilizarea standard în vederea producției. Toate lucrările suplimentare de remediere a terenului care sunt necesare pentru nevoile specifice ale JLR sunt identificate în acordul de investiții în secțiunea „Lucrări pregătitoare specifice investitorului” ([28]) și sunt plătite separat de JLR. Comisia ia act și de confirmarea de către autoritățile slovace a faptului că drepturile de control ale JLR în ceea ce privește etapa de construcție erau limitate la verificarea că terenul respectă standardul de „teren industrial pregătit pentru construcție”, un standard asupra căruia s-a convenit în contextul achiziției terenului de către JLR de la MHI și pe baza căruia s-a stabilit prețul de vânzare. Comisia concluzionează că lucrările de remediere a sitului pentru a fi pregătit pentru construcție, precum și lucrările suplimentare în conformitate cu specificațiile JLR nu implică ajutor de stat acordat JLR, cu condiția ca acestea să fie acoperite de un acord privind achiziția terenului care respectă standardele pieței sau să fie acoperite de o remunerare adecvată corespunzătoare condițiilor de piață convenite în acordul de investiții și de plăți suplimentare. Evaluarea îndeplinirii acestei condiții este inclusă în considerentele 105-108 din prezenta decizie.

(96) În decizia de inițiere a procedurii se menționează că dezvoltarea NSP nu a implicat doar investiții publice în lucrările de remediere a sitului pentru ca terenul să fie pregătit pentru construcție, ci și dezvoltarea unei game largi de infrastructuri. Aceste lucrări de infrastructură care vizează accesul la utilitățile publice și accesul rutier și feroviar al JLR sunt situate în afara sitului JLR și în afara siturilor altor întreprinderi și nu sunt adaptate unui utilizator identificat în prealabil, astfel cum se menționează în considerentele 97-104.

([27]) SA.36346 (2013/N), JO C 141, 9.5.2014, p. 1.

([28]) Autoritățile slovace au observat că, deși decizia de inițiere a procedurii menționează anumite lucrări specifice investitorului în valoare de 16,9 milioane EUR, care ar trebui plătite de JLR, costurile pentru acele lucrări s-au ridicat deja la 30,1 milioane EUR.

(97) Autoritățile slovace au confirmat că toate lucrările de infrastructură pentru utilități de pe teritoriul sitului JLR sunt plătite de JLR, precum și că JLR va plăti prețul pieței pentru a avea acces și a utiliza serviciile de utilități publice. Autoritățile slovace au furnizat o prezentare generală a legislației care se aplică pentru calcularea taxelor aplicabile utilizatorilor pentru utilitățile publice. Normele aplicabile sunt stabilite la nivelul statului membru, iar Slovacia a confirmat că nu se aplică reguli specifice utilizatorilor din cadrul NSP, care să fie diferite de cele care se aplică la nivel național. Taxele pentru conectare și distribuție plătite de JLR au la bază o listă standard a prețurilor aplicabile în situații similare. Prin urmare, JLR va plăti toate taxele de conectare și distribuție, în conformitate cu dispozițiile aplicabile la nivel național și care sunt reglementate de Oficiul de reglementare a industriilor de rețea. Cu alte cuvinte, JLR nu va beneficia de nicio scutire. Comisia consideră că lucrările pentru infrastructura serviciilor de utilități revin integral competenței publice a statului slovac și concluzionează că lucrările pentru infrastructura serviciilor de utilități nu sunt specifice JLR.

(98) Investițiile în infrastructura rutieră menționate la considerentul 51 deservesc toate întreprinderile din zona industrială care include NSP și parcul industrial Nitra Nord, precum și din întreaga regiune. Niciun drum nu este destinat utilizării exclusive de către JLR sau construit în funcție de nevoile sale specifice. Drumurile sunt disponibile pentru utilizarea publică gratuită. Autoritățile slovace au confirmat că lucrările rutiere nu depășesc dezvoltarea rutieră standard și au furnizat dovezi potrivit cărora regulile aplicabile proiectului vizat sunt aceleași ca și pentru alte proiecte. Drumurile interne de pe situl JLR sunt plătite de JLR. Prin urmare, Comisia consideră că lucrările de infrastructură rutieră revin integral competenței publice a statului slovac și concluzionează că lucrările de infrastructură rutieră nu sunt specifice întreprinderii JLR.

(99) Anterior, Comisia a considerat ([29]) că atunci când o parcare nu este construită special pentru o anumită întreprindere, ci face parte dintr-un plan de dezvoltare economică a unui parc industrial, poate fi considerată ca fiind nespecifică și ca neimplicând ajutor de stat. Comisia observă că lucrările de construire a unor facilități de parcare accesibile publicului erau deja prevăzute în planul zonal al localității Luzianky din 2014. Prin urmare, Comisia concluzionează că dezvoltarea parcării revine competenței publice a statului slovac și că lucrările nu sunt specifice întreprinderii JLR.

(100) Comisia consideră că investițiile legate de stația de pompieri, secția de poliție, facilitatea de întreținere a drumurilor, sistemul de prevenire a inundațiilor și de gestionare a apelor subterane sunt, de obicei, sarcini publice care revin competenței publice a statului și prin urmare, nu vizează o activitate economică. Finanțarea lor publică nu constituie ajutor de stat.

(101) Având în vedere că terminalul de transport multimodal Luzianky este finanțat de Căile ferate slovace – o societate de infrastructură feroviară deținută de stat –, investiția ar putea fi imputabilă statului slovac. Comisia a analizat mai întâi dacă ar exista un avantaj pentru JLR.

(102) Autoritățile slovace au precizat că terminalul de transport multimodal este finanțat de Căile ferate slovace din resurse generate din activitățile sale comerciale, contabilizate separat de activitățile sale fără caracter economic finanțate din fonduri publice. Pentru partea de infrastructură legată de zona de depozitare a vehiculelor finite, JLR dorește să obțină exclusivitate contractuală. Celelalte două părți funcționale ale terminalului de transport multimodal vor fi deschise oricărui utilizator în condițiile pieței. Prin urmare, se pare că cel puțin o parte din infrastructură este construită pentru nevoile specifice ale JLR ca întreprindere identificată în prealabil.

(103) Autoritățile slovace au mai confirmat că taxele pentru utilizatori pentru toate părțile terminalului vor fi calculate pe bază comercială și vor acoperi toate costurile legate de investițiile, costurile de operare și costurile aferente investițiilor de reînnoire sau înlocuire. Taxele vor ține cont de piață și vor viza rata internă de rentabilitate a proiectului în valoare de […]. Taxele pentru utilizatori aplicabile pentru o perioadă de 30 de ani ar trebui să asigure o rentabilitate a investiției pentru proiect, astfel cum a fost evaluată în baza calculării VAN *ex ante*, în valoare de […] milioane EUR.

(104) Prin urmare, Comisia consideră că Căile ferate slovace acționează exact cum ar proceda un operator în economia de piață într-o situație similară. Atunci când tranzacțiile economice realizate de organisme publice sunt efectuate în condiții normale de piață, acestea nu conferă un avantaj contrapărții ([30]). Prin urmare, Comisia concluzionează că JLR nu primește ajutor de stat în ceea ce privește utilizarea terminalului de transport multimodal Luzianky.

([29]) Decizia (UE) 2015/508 a Comisiei din 1 octombrie 2014 privind un presupus ajutor pentru infrastructură pus în aplicare de Germania în favoarea întreprinderii Propapier PM2 GmbH – ajutorul de stat SA.36147 (C 30/10) (ex NN 45/10, ex CP 327/08) (JO L 89, 1.4.2015, p. 72).

([30]) Hotărârea Curții de Justiție din 10 iulie 1996, SFEI și alții, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, punctele 60 și 61.

Tranzacția privind terenul

(105) Slovacia, prin intermediul MHI, a vândut întreprinderii JLR 185 de hectare de teren exploatabil în scopuri comerciale pregătit pentru construcție, denumit situl JLR, la un preț de 15,83 EUR pe metru pătrat sau aproape 30 de milioane EUR în total. Considerentele 40 și 41 din Decizia Comisiei SA.36346 stabilesc faptul că cumpărătorul final al terenului reamenajat nu trebuie considerat ca fiind un beneficiar în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE pentru măsura de amenajare a terenului dacă acel cumpărător final plătește prețul pieței pentru terenul reamenajat. În această privință, Comisia observă că prețul final de achiziție pentru situl JLR a fost stabilit ca medie a trei rapoarte de evaluări independente elaborate de experți recunoscuți la nivel internațional care aplică standardele și metodele profesionale de evaluare ale Royal Institution of Chartered Surveyors. Toate cele trei rapoarte de evaluare includ o declarație de independență, au fost puse la dispoziția Comisiei și fac referire la un sit care este încadrat funcțional ca fiind pentru uz industrial, pentru care sunt disponibile puncte de conectare la utilități la intrarea în sit, care a fost remediat și nivelat și pentru care nu sunt datorate alte costuri ca urmare a conversiei din teren agricol în teren industrial. De asemenea, rapoartele presupun că toate utilitățile existente și o linie de cale ferată care traversează situl industrial sunt relocalizate și că pe întregul teritoriu al parcului sunt construite sisteme rutiere și parcări publice. Cele trei rapoarte utilizează o metodologie comparativă pentru a evalua prețul, comparând terenul cu alte suprafețe vândute sau scoase la vânzare în Slovacia ([31]) și ajustând acele prețuri de vânzare sau de ofertă pe baza unor factori precum dimensiunea suprafeței, amplasarea, infrastructura disponibilă, data, forma, vizibilitatea. În plus, în raportul […] s-a utilizat metoda fluxului de numerar actualizat ([32]). Cele trei rapoarte au estimat că valoarea pe metru pătrat a sitului JLR este de 15,5 EUR, 15,0 EUR și, respectiv, 17,0 EUR.

(106) Ipotezele privind caracteristicile terenului sunt identice în cele trei rapoarte și corespund situației sitului JLR după execuția lucrărilor de infrastructură publică.

(107) În plus, Comisia observă că raportul CB Richard Ellis care a fost prezentat în mod eronat de către autoritățile slovace era un raport general al CB Richard Ellis de cunoaștere a pieței. Acesta conținea doar o descriere generală a pieței imobiliare din Slovacia, cu o indicație a prețului mediu al altor suprafețe vândute sau scoase la vânzare în Slovacia, care este consecventă cu prețurile siturilor de referință utilizate ca bază în rapoartele de evaluare a sitului JLR. Raportul de cunoaștere a pieței nu conținea nicio ajustare specifică pentru a evalua prețul pieței pentru situl JLR.

(108) Prin urmare, Comisia concluzionează că prețul de achiziție de 15,83 EUR pe metru pătrat respectă condițiile pieței și că vânzarea terenului în starea descrisă în rapoartele de evaluare a pieței a fost efectuată în conformitate cu condițiile pieței.

Concluzie

(109) Comisia concluzionează că JLR nu beneficiază de niciun avantaj selectiv legat de vânzarea sitului JLR sau de lucrările de infrastructură pentru NSP, finanțate de statul slovac.

6.2.2.3. Scutirea de la plata taxei de conversie a terenurilor agricole

(110) În decizia de inițiere a procedurii, Comisia și-a exprimat îndoieli cu privire la faptul că scutirea de la plata taxei de conversie a terenurilor agricole ar constituit un ajutor de stat pentru JLR.

(111) Astfel cum s-a menționat la considerentul 105, toate cele trei rapoarte independente de evaluare au considerat în mod inerent că situl a fost modificat pentru a fi utilizat în scopuri industriale și că nu a rezultat niciun cost suplimentar din conversia terenului agricol. Prețul de achiziție de 15,83 EUR pe metru pătrat trebuie considerat prețul pieței dacă cumpărătorul nu se confruntă cu costuri suplimentare legate de conversia terenului. Întrucât conformitatea cu piața a vânzării sitului JLR către întreprinderea JLR ar putea fi stabilită pe baza rapoartelor experților independenți, scutirea MHI de la plata taxei de conversie a terenurilor agricole reduce costurile pe care acest intermediar public cu scop special le suportă pentru realizarea sarcinii sale publice, dar acest lucru nu este considerat un avantaj selectiv pentru JLR.

(112) Prin urmare, Comisia concluzionează că scutirea de la plata taxei de conversie a terenurilor agricole nu constituie ajutor de stat în favoarea JLR în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

([31]) Raportul […] a pornit de la alte suprafețe cu prețuri cuprinse între 10 și 40 EUR pe metru pătrat. Raportul […] a pornit de la alte suprafețe cu prețuri cuprinse între 3 și 55 EUR pe metru pătrat. Raportul CB Richard Ellis a pornit de la alte suprafețe cu prețuri cuprinse între 14 și 38 EUR pe metru pătrat.

([32]) Metodologia a utilizat un preț de vânzare de 35 EUR pe metru pătrat și o vânzare proporțională a terenului în următorii 20 de ani.

6.2.2.4. Concluzie

(113) Comisia consideră că condițiile în care situl JLR a fost vândut întreprinderii JLR și condițiile în care se efectuează lucrările de remediere a terenurilor, pentru utilitățile publice și pentru alte infrastructuri, nu conferă un avantaj selectiv întreprinderii JLR. Prin urmare, nu este necesar să se evalueze și celelalte condiții cumulative pentru existența ajutorului de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE pentru evaluarea ajutorului în ceea ce privește vânzarea terenului NSP întreprinderii JLR. Astfel, ajutorul de stat acordat întreprinderii JLR este limitat la ajutorul direct notificat.

6.3. **Legalitatea ajutorului de stat**

(114) În decizia de inițiere a procedurii, Comisia a stabilit că, prin notificarea grantului direct planificat care se ridică la 129 812 750 EUR în valoare nominală, sub rezerva aprobării din partea Comisiei, autoritățile slovace și-au respectat obligațiile care le revin în temeiul articolului 108 alineatul (3) din TFUE în ceea ce privește partea respectivă a ajutorului.

6.4. **Compatibilitatea ajutorului**

6.4.1. *Temeiul juridic pentru evaluarea compatibilității ajutorului*

(115) Măsura notificată la 12 mai 2016 vizează promovarea dezvoltării regionale în regiunea Nitra din Slovacia. Prin urmare, aceasta trebuie să fie evaluată conform dispozițiilor aplicabile ajutorului regional, prevăzute la articolul 107 alineatul (3) literele (a) și (c) din TFUE, astfel cum au fost interpretate prin OAR 2014-2020 și prin harta ajutoarelor regionale 2014-2020 pentru Slovacia. Evaluarea bazată pe principiile comune de evaluare ale OAR este realizată în trei etape, și anume o evaluare a cerințelor minime, a efectelor negative evidente și efectuarea unui test comparativ. În decizia de inițiere a procedurii, Comisia a concluzionat că, pe baza principiilor comune ale evaluării, o parte dintre criteriile generale de compatibilitate au fost îndeplinite, iar procedura oficială de investigare nu a identificat niciun element care să pună sub semnul întrebării evaluarea preliminară de bază privind acele criterii de compatibilitate.

(116) Cu toate acestea, în decizia de inițiere a procedurii, Comisia și-a exprimat îndoieli cu privire la eligibilitatea cheltuielilor și la efectul stimulativ și proporționalitatea ajutorului. Prin urmare, Comisia nu și-a putut forma un punct de vedere definitiv nici în ceea ce privește măsura în care proiectul respectă toate cerințele minime prevăzute în OAR. În decizia de inițiere a procedurii, Comisia nu a putut nici să excludă prezența unor efecte negative evidente asupra comerțului și coeziunii dintre statele membre. În lumina acestor considerații, Comisia nu a putut stabili dacă efectele pozitive ale ajutorului, în cazul în care acestea există, în absența posibilă a unui efect stimulativ, ar putea contracara efectele negative ale acestuia.

6.4.2. *Eligibilitatea proiectului de investiții*

(117) Astfel cum s-a stabilit în secțiunea 3.3.2 din decizia de inițiere a procedurii, Comisia consideră că proiectul de investiții este eligibil pentru ajutor regional, precum și că ajutorul de stat poate fi considerat compatibil cu piața internă, cu condiția ca toate criteriile de compatibilitate prevăzute în OAR să fie îndeplinite.

6.4.3. *Eligibilitatea cheltuielilor*

(118) În decizia de inițiere a procedurii au fost exprimate îndoieli cu privire la eligibilitatea „costurilor cu provizioanele". Potrivit punctului 20 litera (e) din OAR, „"costurile eligibile„, în sensul ajutoarelor pentru investiții, înseamnă imobilizările corporale și necorporale aferente unei investiții inițiale sau costurile salariale". Autoritățile slovace au furnizat o defalcare detaliată a elementelor de cost eligibile. Acele elemente de cost eligibile reflectau costurile anticipate în momentul depunerii cererii de ajutor și includeau o valoare a provizioanelor pentru fiecare element de cost eligibil, ca parte a unei estimări prudente a costurilor. În acordul de investiții, suma totală nominală de 1 406 620 590 EUR este considerată ca fiind o „investiție planificată pentru proiect", pentru care JLR a angajat cheltuielile ([33]).

([33]) În acordul de investiții se menționează că, în cazul în care costurile efective ale investiției calculate pentru perioada de investiții sunt mai mici de 85 % din investiția planificată pentru proiect, Slovacia va avea dreptul să rezilieze acordul, iar JLR va avea obligația de a rambursa întreaga sumă a ajutorului pentru investiții.

(119) Pe baza explicațiilor furnizate de autoritățile slovace, Comisia observă că trimiterea la „costurile cu provizioanele" din prezentarea internă a JLR din 18 noiembrie 2015 a fost făcută în scopul prezentării financiare interne a angajamentului privind investiția pe care JLR și l-ar asuma față de Slovacia. Acele costuri cu provizioanele nu făceau referire la un element de cost suplimentar pe lângă o estimare prudentă a costurilor pentru elementele de costuri eligibile. Întrucât în acordul de investiții JLR și-a luat angajamentul de a cheltui întreaga sumă nominală a investiției în valoare de 1 406 620 590 EUR, iar plata ajutorului regional pentru investiții va fi legată doar de costurile eligibile efectiv suportate, Comisia acceptă suma de 1 406 620 590 EUR ca sumă nominală maximă a costurilor eligibile pentru care poate fi acordat ajutorul. În acest context, Comisia observă că Slovacia s-a angajat să nu depășească nici suma maximă a ajutorului notificat, nici plafonul intensității ajutorului notificat. Comisia concluzionează că costurile eligibile sunt în conformitate cu punctul 20 litera (e) din OAR.

6.4.4. *Cerințe minime*

6.4.4.1. Contribuția la obiectivul regional și necesitatea intervenției statului

(120) Astfel cum s-a stabilit în secțiunea 3.3.4.1 litera (a) din decizia de inițiere a procedurii, ajutorul contribuie la obiectivul de dezvoltare regională și este considerat ca fiind justificat întrucât Nitra este inclusă în harta ajutoarelor regionale ca regiune eligibilă pentru ajutorul regional în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (a) din TFUE, cu un plafon standard al intensității ajutorului de 25 % pentru ajutorul pentru investiții acordat întreprinderilor mari.

6.4.4.2. Adecvarea ajutoarelor regionale și a instrumentului de ajutor

(121) În secțiunea 3.3.4.1 litera (b) din decizia de inițiere a procedurii, Comisia a concluzionat deja că grantul direct notificat constituie în principiu un instrument de ajutor adecvat pentru a corecta deficiențele legate de viabilitate prin reducerea costurilor de investiții. Stimulentele fiscale nu au fost preferate din cauza complexității lor administrative.

6.4.4.3. Efectul stimulativ

(122) Potrivit secțiunii 3.5 din OAR, ajutoarele regionale pot fi considerate compatibile cu piața internă numai dacă au un efect stimulativ. Există un efect stimulativ atunci când ajutoarele modifică comportamentul unei întreprinderi de așa manieră încât aceasta demarează o activitate suplimentară prin care contribuie la dezvoltarea unei zone, activitate pe care nu ar fi inițiat-o în absența ajutorului sau pe care ar fi desfășurat-o într-o manieră diferită sau limitată sau într-un alt loc. Ajutoarele nu trebuie să subvenționeze costurile unei activități pe care o întreprindere le-ar fi suportat în orice caz și nu trebuie să compenseze riscul comercial normal al unei activități economice.

(123) Punctele 64 și 65 din OAR stabilesc cerințele formale pentru efectul stimulativ, care prevăd că lucrările privind o investiție individuală pot începe doar după depunerea formală a formularului de cerere pentru ajutor. La punctul 166 din decizia de inițiere a procedurii, Comisia a stabilit deja că cerința formală privind efectul stimulativ pentru ajutor a fost respectată, întrucât cererea pentru ajutor a fost depusă formal înainte de începerea lucrărilor privind proiectul de investiții. Comisia confirmă acest punct de vedere în scopul prezentei decizii.

(124) Pe lângă cerința formală privind efectul stimulativ, punctul 61 din OAR prevede existența unui efect stimulativ substanțial care poate fi dovedit prin două scenarii posibile, și anume, fără ajutor, investiția nu ar fi suficient de profitabilă (scenariul 1) sau investiția ar fi fost realizată într-un alt loc (scenariul 2).

(125) În situația prevăzută în scenariul 2, statele membre trebuie să facă dovada faptului că ajutorul oferă un stimulent beneficiarului ajutorului pentru alegerea amplasamentului investiției planificate în regiunea selectată și nu în altă regiune în care investiția ar fi fost mai profitabilă și ar fi putut fi implementată în absența ajutorului, deoarece ajutorul notificat compensează beneficiarul pentru dezavantajele nete ale implementării proiectului în regiunea care va fi sprijinită prin ajutor, comparativ cu alternativa mai viabilă, regiunea „contrafactuală".

(126) Astfel cum s-a prevăzut în secțiunea 3.5.2 din OAR, statul membru trebuie să prezinte dovezi clare ale faptului că ajutorul are un impact real asupra alegerii investiției sau a amplasamentului. În acest sens, statul membru trebuie să furnizeze o descriere detaliată a scenariului contrafactual în care nu s-ar acorda niciun ajutor beneficiarului.

(127) Scenariul contrafactual prezentat de Slovacia a fost un scenariu de tipul 2, în care alternativa pentru amplasarea investiției în Nitra, Slovacia ar fi fost amplasarea acesteia în H[…], în statul Puebla, Mexic. Potrivit notificării, VAN care putea fi obținută prin amplasarea proiectului de investiții aprobat cu o capacitate de 150 000 de vehicule pe an în H[…] depășește VAN calculată pentru Nitra cu 413 milioane EUR, în absența ajutorului și după expirarea duratei de viață planificate a proiectului de 20 de ani.

(128) Punctul 71 din OAR indică faptul că. în scenariul 2, statul membru poate furniza dovezile necesare cu privire la efectul stimulativ al ajutorului punând la dispoziție documente recente ale întreprinderii care demonstrează că a fost efectuată o comparație între costurile și beneficiile amplasării investiției în regiunea asistată selectată și cele referitoare la un amplasament alternativ. În acest scop, în temeiul punctului 72 din OAR, statul membru este invitat să se bazeze pe documente formale emise de conducerea întreprinderii, pe evaluări ale riscurilor, pe rapoarte financiare, pe planuri interne de afaceri, pe opinii ale experților, pe alte studii și documente care dezvoltă mai multe scenarii de investiție.

(129) Astfel cum s-a menționat deja în decizia de inițiere a procedurii, autoritățile slovace au furnizat astfel de informații sub forma unei explicații a procesului de selecție a amplasamentului pe baza unor documente recente care au fost, de asemenea, furnizate de autoritățile slovace. Acele documente descriu procesul decizional al beneficiarului în ceea ce privește investiția și decizia privind alegerea amplasamentului. În timpul procedurii oficiale de investigare, autoritățile slovace au furnizat mai multe explicații și documente recente suplimentare.

(130) În cadrul reuniunii Forumului pentru globalizare din 10 iulie 2015, s-a convenit că ar trebui să se avanseze în direcția alternativei Nitra ca sit recomandat, sub rezerva aprobării din partea Consiliului de administrație. În cadrul reuniunii Consiliului de administrație al JLR din 3 august 2015, Nitra a fost aprobată ca sit recomandat, s-a aprobat semnarea unei scrisori de intenție fără caracter obligatoriu pentru a confirma continuarea discuțiilor exclusive cu Slovacia și s-a aprobat înființarea unei noi entități JLR în Slovacia, sub rezerva procesului de aprobare al întreprinderii ([34]) și a unei evaluări detaliate a planului de afaceri al JLR în a treia săptămână din septembrie 2015. Procesul-verbal al Consiliului de administrație al Tata Motors Limited din 7 august 2015 face referire, de asemenea, la o prezentare detaliată care urma să fie făcută în cadrul următoarei reuniuni de directorul financiar al JLR cu privire la datele financiare ale proiectului. În perioada iulie-august 2015, proiectul viza încă o uzină cu o capacitate de 300 000 de vehicule pe an. În cadrul reuniunii Comitetului executiv al JLR din 3 septembrie 2015, proiectul a trecut cu succes de procesul de aprobare al întreprinderii. În cadrul reuniunii Consiliului de administrație al Tata Motors din 18 septembrie 2015, JLR a prezentat Consiliului de administrație evoluțiile proiectului Darwin, inclusiv datele financiare-cheie și analiza comercială. Ajutorul de stat total revizuit în valoare de [150-200] de milioane GBP ([35]) era suficient pentru a se continua în direcția alternativei Nitra în locul alternativei Mexic, iar proiectul era prevăzut să fie împărțit în două etape. În cadrul Forumului pentru globalizare din 21 octombrie 2015, s-a convenit să se redefinească proiectul inițial de investiții doar la etapa 1 în scopul depunerii cererii de ajutor, întrucât nu existau suficiente detalii cu privire la combinația exactă de produse din etapa 2 și prin urmare, nu exista un plan de afaceri solid și efectiv pentru a se asuma un angajament față de autoritățile slovace pentru întreaga investiție. În cadrul reuniunii Consiliului de administrație al JLR din 18 noiembrie 2015, a fost aprobat planul de afaceri actualizat, iar Slovacia a fost confirmată ca amplasament preferat, cu condiția ca întreaga sumă a ajutorului de stat să fie primită pentru proiectul redefinit. VAN pentru Slovacia și Mexic aveau la bază cele mai recente strategii privind produsele iar ipotezele actualizate fuseseră recalculate, eliminându-se astfel etapa 2. Diferența VAN se ridica la 413 milioane EUR, iar ajutorul de stat a fost recalculat la valoarea nominală de 129 812 750 EUR.

(131) Pentru a avea efect stimulativ, ajutorul trebuia să reprezinte un factor decisiv pentru decizia privind amplasarea investiției în Nitra în loc de H[…]. Întrucât decizia finală de investiții nu a fost luată decât în perioada octombrie-noiembrie 2015, atunci când proiectul inițial de investiții a fost redefinit și redus doar la etapa 1 și când Slovacia a fost reconfirmată în mod explicit ca fiind amplasamentul preferat de către Consiliul de administrație al JLR, Comisia consideră perioada octombrie-noiembrie 2015 ca fiind momentul relevant pentru a testa existența efectului stimulativ. Cu toate acestea, întrucât recomandarea privind amplasamentul, din 10 iulie 2015, fusese deja ratificată de Consiliile de administrație ale JLR și Tata Motors la începutul lunii august 2015, o scrisoare de intenție fără caracter obligatoriu fusese semnată cu Slovacia la 10 august 2015, iar anunțul public fusese făcut la 11 august 2015, Comisia consideră, de asemenea, perioada iulie-august 2015 ca având o relevanță deosebită pentru evaluarea existenței efectului stimulativ.

([34]) În cadrul procesului de aprobare al întreprinderii sunt aprobate strategiile de afaceri, proiectul este adăugat în planul de afaceri și sunt aprobate ciclul planului și proiectul de investiții integral.

([35]) Corespunzând unui cost eligibil de [1 700-2 100] milioane GBP, mai mic decât suma de [2 100-2 500] de milioane GBP menționată în proiectul de formular al cererii pentru ajutor din 25 iunie 2015.

Credibilitatea alternativei Mexic

(132) Ca o remarcă preliminară, Comisia observă că argumentația Slovaciei potrivit căreia Mexic a constituit o alternativă credibilă pentru JLR întrucât reprezenta un amplasament realist al investițiilor pentru alți producători de mașini nu poate fi considerată suficientă, întrucât nu oferă o dovadă reală că, în lipsa ajutorului, JLR ar fi ales alternativa Mexic. Potrivit punctului 68 din OAR, un scenariu contrafactual este credibil dacă este autentic și se raportează la factorii de decizie valabili la data la care beneficiarul a lua decizia să efectueze investiția.

(133) Autoritățile slovace au furnizat mai multe documente ale întreprinderii în cadrul procedurii oficiale de anchetă, care arată că s-a realizat o comparație între costurile și beneficiile amplasării în Nitra cu cele ale amplasării în H […], Mexic. Potrivit punctului 71 din OAR, Comisia trebuie să verifice dacă această comparație este realistă.

(134) La punctul 181 din decizia de inițiere a procedurii, Comisia a prezentat trei motive principale pentru a exprima îngrijorări cu privire la credibilitatea alternativei Mexic.

(135) În primul rând, Comisia nu a putut exclude faptul că informațiile prezentate făceau referire la două proiecte separate. Comisia consideră că argumentarea autorităților slovace, astfel cum este descrisă în considerentele 61-66 din această decizie, este suficientă pentru a concluziona că proiectul Oak și proiectul Darwin au reprezentat studii de fezabilitate pentru un singur proiect, astfel cum s-a menționat, de asemenea, în mod explicit, în prezentarea Consiliului de administrație al Tata Motors din 7 august 2015, și că alternativa Mexic nu fusese abandonată decât după la luarea deciziei finale de către Consiliul de administrație al JLR la 18 noiembrie 2015 de a semna acordul de investiții cu Slovacia.

(136) Chiar înainte de lansarea oficială a proiectului Darwin, existau indicații potrivit cărora Europa de Est și Acordul Nord-American de Liber-Schimb urmau să fie comparate. De exemplu, unul dintre punctele de acțiune din procesul-verbal al Consiliului strategic din 10 noiembrie 2014 viza „[e]fectuarea unei cercetări privind concurența la nivel mondial, inclusiv o comparație între Europa de Est și Acordul Nord-American de Liber-Schimb”.

(137) Proiectul Oak și proiectul Darwin au analizat fezabilitatea unei uzine de producție pentru 300 000 de vehicule cu o dată de începere a producției planificate pentru iunie 2018 și cu o suprafață de teren cuprinsă între 400 și 600 de hectare. Cifrele privind capacitatea suplimentară necesară confirmă afirmațiile Slovaciei și ale JLR din răspunsul lor la decizia de inițiere a procedurii, potrivit cărora nu era nevoie să se construiască uzine separate cu o capacitate individuală de 300 000 de vehicule. De asemenea, acest lucru este ilustrat, de exemplu, în documentul „Extinderea amprentei producției la nivel mondial” din 15 decembrie 2014.

(138) În cadrul reuniunii membrilor Comitetului executiv din 21 ianuarie 2015, s-a făcut referire la o a doua uzină. Autoritățile slovace au explicat că membrii Comitetului executiv au purtat o scurtă discuție despre eventuala construire a unui nou sit după cinci-zece ani de la finalizarea lucrărilor pentru prima investiție, cu o capacitate de 300 000 de vehicule, în cazul în care ar fi existat cerere în acest sens. Pentru cea de a doua uzină, Statele Unite și Mexic ar urma să fie luate în considerare, fapt care ar explica de ce, în decembrie 2015, JLR i-a confirmat guvernatorului statului mexican Puebla că își dorea să dezvolte relațiile dintre cele două părți pe măsură ce planurile sale pentru extinderea la nivel mondial vor continua, precum și că Puebla și Mexic rămâneau pe primele locuri în opinia JLR.

(139) Dovezile prezentate de Slovacia sugerează că studiile de fezabilitate realizate prin proiectul Oak și prin proiectul Darwin fuseseră efectuate având în vedere construirea unei singure uzine. În cadrul Consiliului strategic din 27 aprilie, Puebla a fost aprobată ca alternativă din afara Uniunii, în cadrul punctului de pe ordinea de zi legat de proiectul Darwin, când s-a decis să se suspende evaluarea alternativei privind Turcia și celelalte țări care nu fuseseră selectate. Scrisoarea adresată guvernatorului statului Puebla din 25 iunie 2015, care a urmat după vizita echipei JLR de Extindere globală a întreprinderii la sitele din Puebla din aceeași lună, informa că H[…] fusese „selectat, pe lângă alte situri preselectate care continuă să fie luate în considerare pentru investiție, inclusiv amplasamente din Europa Centrală și de Est”. În procesulverbal al reuniunii Forumului pentru globalizare de la 10 iulie 2015, se menționează că „[o]biectivul reuniunii a fost acela de a decide cu privire la un sit preferat între proiectele Darwin și Oak[…]”. De asemenea, se preciza și că „Nitra (situl preferat în cadrul procesul Darwin), prin comparație cu Puebla (situl preferat în cadrul procesului Oak) pare să înregistreze un dezavantaj semnificativ din punctul de vedere al costurilor”. În procesul-verbal al reuniunii Consiliului de administrație al JLR din 18 noiembrie 2015, se menționează și că „VAN pentru Slovacia și Mexic aveau la bază cele mai recente strategii privind produsele iar ipotezele actualizate fuseseră recalculate, eliminându-se astfel etapa 2”.

(140) Prin urmare, Comisia consideră credibil faptul că toate informațiile prezentate de autoritățile slovace cu privire la proiectul Oak și proiectul Darwin sunt legate de un singur proiect.

(141) În al doilea rând, în decizia de inițiere a procedurii, Comisia și-a justificat îndoielile cu privire la credibilitatea scenariului contrafactual Mexic, subliniind nivelurile diferite ale detaliilor din evaluările pentru amplasamentul din Mexic și pentru amplasamentele europene. Pentru a combate acel argument, Slovacia a prezentat dovezi și explicații suplimentare, care sunt rezumate în considerentul 59 litera (b) din prezenta decizie. De asemenea, autoritățile slovace și-au documentat punctul de vedere prin prezentarea unei corespondențe ulterioare dintre autoritățile din Puebla și JLR, a setului de documente cu informații pentru vizitele la situri și a proceselor-verbale ale vizitelor la situri. Pe baza acestor informații suplimentare, Comisia acceptă că analizele din proiectele Oak și Darwin au fost efectuate cu un nivel comparabil de rigurozitate. Pentru comparația finală a alternativei preferate din proiectul Oak, (H[…]) cu alternativa preferată din proiectul Darwin (Nitra) se recursese la același nivel de detaliu iar ambele site au fost incluse în exercițiul de modelare financiară utilizându-se o bază identică.

(142) În acest context, Comisia observă că, la sfârșitul anului 2014, Ernst & Young a fost angajat să sprijine JLR în vederea avansării proiectului Oak. Împreună cu Ernst & Young, JLR a elaborat un set detaliat de criterii pentru un sit de aur, care au fost ulterior utilizate în procesul de selecție a sitului, atât în proiectul Oak, cât și în proiectul Darwin. Întrucât JLR și-a continuat evaluarea siturilor din Europa de Est, la 16 februarie 2015 a angajat PriceWaterhouseCoopers („PwC") care să contribuie, printre altele, la îmbunătățirea criteriilor pentru situl de aur. Modelul care a rezultat s-a bazat pe experiența JLR, precum și pe experiența PwC în ceea ce privește alți OEM în vederea filtrării și selecției siturilor din Europa de Est. Autoritățile slovace au menționat această îmbunătățire a criteriilor ca argument pentru o diferență în ceea ce privește metoda de analiză și criteriile sitului de aur în cadrul proiectelor Oak și Darwin. Cu toate acestea, la momentul realizării comparației finale pentru a alege între alternativa preferată a proiectului Oak și alternativa preferată a proiectului Darwin, informațiile privind ambele situri erau disponibile la un nivel comparabil de detalii.

(143) Deși autoritățile slovace au confirmat că era disponibil același nivel de detalii pentru alternativele Oak și Darwin în momentul efectuării recomandării privind amplasamentul, din 10 iulie 2015, prezentarea din cadrul Forumului pentru globalizare conține mai puține detalii cu privire la alternativa Oak decât la alternativa Darwin, astfel cum se menționează la punctul 181 din decizia de inițiere a procedurii. Autoritățile slovace au precizat că Forumul pentru globalizare primise deja informații cu privire la Mexic și Puebla. Selecția Mexicului ca fiind cel mai promițător stat din America de Nord și a statului Puebla ca fiind cel mai promițător stat mexican fusese deja finalizată într-o etapă anterioară. În ceea ce privește selecția siturilor europene, analiza a fost efectuată într-o perioadă mai scurtă de timp întrucât a fost începută abia în februarie 2015. Prin urmare, procesele de selecție a țării și a sitului nu au fost succesive. La Forumul pentru globalizare din 10 iulie 2015, mai erau de prezentat două țări din proiectul Darwin, și anume, Polonia și Slovacia, însă doar amplasamentul Nitra din Slovacia a fost menținut.

(144) În al treilea rând, astfel cum menționează Comisia, la punctul 181 din decizia de inițiere a procedurii, faptul că alternativa Mexic părea să înregistreze o întârziere semnificativă a contribuit la îndoielile privind credibilitatea Mexicului ca alternativă veritabilă. Comisia acceptă punctul de vedere al autorităților slovace, astfel cum se menționează la considerentul 68 al prezentei decizii, potrivită căruia s-a luat în considerare un termen mai lung pentru începerea producției atunci când Puebla și Slovacia au fost comparate din punct de vedere cantitativ și calitativ în cadrul Forumului pentru globalizare din 10 iulie. Termenul mai lung a fost cuantificat separat cu un impact al VAN cuprins între [80-130] de milioane GBP sau [96-156] de milioane EUR și cu o întârziere de șase luni și cu un impact cuprins între [110180] de milioane GBP sau [132-216] milioane EUR și cu o întârziere de nouă luni. Acest risc și impactul financiar aferent au fost, de asemenea, luate în considerare în mod explicit în sumele utilizate pentru planul de afaceri actualizat din octombrie-noiembrie 2015.

(145) Prin urmare, Comisia concluzionează că, atunci când s-a emis confirmarea finală pentru decizia privind amplasamentul, H[…] reprezenta o alternativă reală și credibilă pentru Nitra și, prin urmare, poate fi considerat ca un scenariu contrafactual credibil în sensul punctului 68 din OAR.

Considerații strategice

(146) Nitra, comparat cu H[…] la momentul deciziei din noiembrie 2015, se afla într-un dezavantaj semnificativ în ceea ce privește VAN. Diferența în materie de VAN era calculată de JLR la 344 de milioane GBP sau 413 milioane EUR. Riscul specific care rezulta dintr-o întârziere preconizată de 6-9 luni a implementării investiției din Puebla nu fusese inclus în analiza VAN; s-a estimat că acesta ar fi cuprins între [80130] de milioane GBP sau [96-156] de milioane EUR și [110-180] de milioane GBP sau [132-216] milioane EUR, la valoarea curentă.

Diferența rămasă a VAN, cuprinsă între [164-234] de milioane GBP sau [197-281] de milioane EUR și [214264] de milioane GBP sau [257-317] milioane EUR, este compensată doar parțial, între 33 % și 43 %, prin ajutorul de stat notificat. Ajutorul de stat notificat în valoare de 108 milioane GBP sau 130 de milioane EUR a fost actualizat de JLR prin utilizarea unei rate de actualizare a costului capitalului de […] %, reprezentând rata utilizată de JLR pentru planificarea activităților sale comerciale. La o durată de viață a proiectului de 20 de ani, ajutorul de stat a fost, prin urmare, evaluat de JLR la 76 de milioane GBP sau 91 de milioane EUR. Cu toate acestea, astfel cum reiese din prezentarea pentru Consiliul de administrație din 18 noiembrie 2015, numeroși alți factori calitativi au jucat un rol în procesul decizional. Existența și importanța acestor factori, care fuseseră deja discutați și analizați în timpul vizitei la situl Puebla din iunie 2015 și în timpul reuniunii Forumului pentru globalizare din 10 iulie 2015, au fost reconfirmate.

(147) Faptul că, în pofida ajutorului, Nitra continua să prezinte un dezavantaj semnificativ în ceea ce privește VAN, comparativ cu H[…], a ridicat mai multe întrebări relevante pentru evaluarea efectului stimulativ și a proporționalității ajutorului: (a) nu ar fi posibil ca balanța să încline dinspre Mexic către Slovacia doar în funcție de factorii strategici? (b) de ce ajutorul a fost suficient pentru a înclina balanța în ceea ce privește decizia privind amplasamentul dinspre Mexic către Slovacia? și (c) era necesară suma totală a ajutorului pentru a înclina balanța de la Mexic către Slovacia? Întrebările (a) și (b) fac parte din evaluarea privind efectul stimulativ, în timp ce întrebarea (c) este evaluată în cadrul analizei privind proporționalitatea din prezenta decizie.

(148) Comisia evaluează mai întâi dacă doar factorii strategici ar fi putut înclina balanța dinspre Mexic către Slovacia. Considerațiile-cheie pentru evaluare, astfel cum sunt menționate în procesul-verbal al Forumului pentru globalizare din 10 iulie 2015, au inclus proximitatea față de un cluster din sectorul autovehiculelor, caracteristicile esențiale ale sitului, disponibilitatea forței de muncă, calendarul, costurile de exploatare, cerința de avans în numerar și capacitatea de livrare a produselor. Membrii Comitetului executiv prezenți cu ocazia reuniunii Forumului pentru globalizare au acordat o atenție deosebită impactului asupra calendarului, distanței de sediul JLR și riscului relativ mai mare de deteriorare a reputației asociat cu Mexicul. Printre alți factori s-au numărat riscul de dezastre naturale, stabilitatea politică, eficiența guvernului și riscul de corupție, precum și investițiile în Uniune ca protecție împotriva Brexit-ului. Impactul întârzierii în ceea ce privește implementarea în Mexic a fost cuantificat separat. Cu excepția unor efecte de acoperire a riscurilor valutare, factorii calitativi au părut să favorizeze investițiile în Slovacia în detrimentul Mexicului.

(149) Autoritățile slovace au furnizat dovezi pentru a demonstra că ajutorul de stat slovac era necesar pentru a înclina balanța privind alegerea amplasamentului dinspre Mexic înspre Slovacia, precum și că doar avantajele calitative nu erau suficiente pentru a alege Nitra în locul H[…], și au susținut aceste argumente.

(150) Vizita la situl Puebla din 16 iunie 2015 a oferit mai multe informații cu privire la o serie de factori strategici care ar juca un rol important în recomandarea privind amplasamentul, care urma să fie făcută de Forumul pentru globalizare din 10 iulie 2015. Pachetul informativ pentru acea vizită pe teren demonstrează că livrarea în timp util reprezenta un risc atât pentru Europa Centrală și de Est, cât și pentru Mexic. Au existat factori strategici suplimentari și riscuri suplimentare asociate Mexicului, care necesitau o analiză mai detaliată cu ocazia vizitei la fața locului. Procesul-verbal al vizitei include o listă de îngrijorări rămase referitoare la saturația în materie de OEM, cu alte cuvinte dacă mai era loc pentru un al treilea OEM și, în caz afirmativ, referitoare la modul în care s-ar putea integra JLR într-o țară care a fost dominată de Volkswagen timp de mai multe decenii, precum și la proximitatea față de port, siguranța, securitatea, corupția, diferențele culturale, distanța față de bazele operaționale și riscul de dezastre naturale. Cu toate acestea, în procesul-verbal se menționează și că vizita la fața locului a avut un efect pozitiv privind unii dintre factorii care fuseseră percepuți inițial ca reprezentând îngrijorări serioase. S-au oferit asigurări în ceea ce privește faptul că situl din Puebla se afla într-o zonă cu risc scăzut de dezastre naturale. De asemenea, echipa din Puebla a impresionat pozitiv reprezentanții JLR.

(151) Autoritățile slovace au subliniat, în special, procesul-verbal al reuniunii Forumului pentru globalizare care a avut loc la 10 iulie 2015. Diferența VAN dintre Slovacia și Mexic a fost acceptată de Forumul pentru globalizare în cadrul unei evaluări „deosebit de echilibrate" ca fiind acoperită de îngrijorările calitative, totuși, doar după luarea în considerare a ajutorului de stat. În procesul-verbal se precizează explicit că „decizia a fost foarte echilibrată, acordându-se o atenție specială faptului că valoarea VAN pentru amplasamentul slovac era considerabil mai mică decât cea pentru amplasamentul mexican și, în plus, că valoarea VAN a sitului slovac depindea de acordarea unui ajutor la nivelul maxim permis în conformitate cu normele UE". În același timp, „[s]-a luat notă de faptul că raționamentul proiectului prevedea că guvernul Slovaciei avea capacitatea și era pregătit să își apere decizia în fața Comisiei Europene. S-a luat notă și de faptul că Slovacia a prezentat argumente coerente privind iminența aprobării". În iulie 2015, în lumina riscurilor identificate legate de amplasamentul mexican, și doar după luarea în considerare a ajutorului slovac, Nitra a fost acceptată ca amplasament recomandat. Comisia observă că necesitatea ajutorului de stat fusese deja identificată anterior în procesul de analiză a fezabilității. De exemplu, aceasta a fost menționată în prezentarea pentru Consiliul de administrație al JLR din 21 mai 2015: „[c]onducerea va analiza toate oportunitățile pentru a obține stimulentele guvernamentale în Europa Centrală și de Est în vederea compensării avantajului financiar din Mexic".

(152) În procesul-verbal al Consiliului de administrație al Tata Motors Limited din 18 septembrie 2015 s-a menționat că „[e]lementele calitative și de risc luate în considerare, suma totală revizuită a ajutorului de stat în valoare de [150-200] de milioane GBP ([36]) în numerar au fost criterii suficiente pentru a continua discuțiile în direcția amplasării uzinei în Nitra și nu în Mexic. Pe baza ajutorului de stat financiar, a fost negociat acordul de investiții cu Slovacia, a cărui semnare era prevăzută pentru sfârșitul lunii septembrie 2015, care includea înființarea unei noi entități juridice".

(153) Prezentarea Consiliului de administrație al JLR din 18 noiembrie 2015 face referire în mod explicit la existența factorilor calitativi dezbătuți în cadrul Forumului pentru globalizare din 10 iulie 2015, astfel cum au fost ratificați de Consiliile de administrație ale JLR și Tata Motors la începutul lunii august 2015. Diferența rămasă a VAN, după luarea în considerare a impactului cuantificat al întârzierii în cazul alternativei mexicane și după luarea în considerare a ajutorului de stat „[…] este compensată de alți factori mai calitativi astfel cum au fost stabiliți de Consiliul de administrație […]".

(154) Prin urmare, Comisia concluzionează că, în ceea ce privește considerentul 147 litera (a), considerațiile strategice erau suficiente doar pentru a elimina diferența rămasă a fluxului de numerar dintre Nitra și H[…], după luarea în considerare a VAN aferentă ajutorului de stat slovac și a impactului asupra VAN al implementării întârziate în Mexic. Prin urmare, Comisia exclude faptul că doar considerațiile strategice ar putea elimina întreaga diferență VAN dintre Nitra și H[…].

(155) În ceea ce privește considerentul 147 litera (b), care a fost, de asemenea, menționat la punctul 172 din decizia de inițiere a procedurii, Comisia a luat în considerare valorile VAN astfel cum au fost aprobate în noiembrie 2015 de Consiliul de administrație al JLR. Ajutorul de stat, în valoare de 76 de milioane GBP (91 de milioane EUR), menționat la considerentul 146, ar putea elimina între 33 % și 43 % din diferența VAN, ținând seama de cuantificarea întârzierii preconizate în Mexic. Din documentele furnizate privind decizia, este evident că, în întregul proces decizional, a fost luată în considerare valoarea integrală și maximă a ajutorului. Factorii decizionali s-au confruntat cu diferența rămasă a fluxului de numerar, după luarea în considerare a sumei maxime a ajutorului, și au evaluat dacă această diferență a fluxului de numerar ar putea fi acceptată având în vedere celelalte considerații necuantificabile. După o discuție îndelungată în cadrul reuniunii Forumului pentru globalizare din 10 iulie 2015, membrii au convenit în cele din urmă să accepte diferența rămasă. Cu toate acestea, în procesul-verbal al reuniunii s-a înregistrat că o decizie care favorizează Nitra în detrimentul H[…] era foarte echilibrată, chiar și ținând seama de valoarea maximă a ajutorului de stat disponibil în Slovacia. Prin urmare, Comisia concluzionează că alți factori calitativi și de risc au jucat un rol în procesul decizional, explicând de ce ar putea fi acceptată diferența rămasă a fluxului de numerar.

Concluzie privind efectul stimulativ

(156) Prin urmare, Comisia concluzionează că ajutorul a reprezentat în mod evident un stimulent pentru amplasarea investiției planificate în Nitra și nu în H[…], deoarece compensează, împreună cu alte considerații strategice, dezavantajele nete din punctul de vedere al costurilor legate de construirea uzinei la Nitra. Astfel, se înregistrează efectul stimulativ prevăzut în secțiunea 3.5 din OAR.

6.4.4.4. Proporționalitatea valorii ajutorului

(157) Comisia trebuie să evalueze proporționalitatea măsurilor de ajutor. Potrivit secțiunii 3.6 din OAR, valoarea ajutorului trebuie să treacă testul dublu al proporționalității. În primul rând, aceasta trebuie să fie limitată la minimul necesar pentru a determina realizarea investițiilor sau a activităților suplimentare în zona respectivă. În al doilea rând, întrucât Comisia aplică intensități maxime ale ajutorului pentru investiții, acele intensități maxime ale ajutorului sunt utilizate ca plafon pentru „abordarea pe baza costurilor suplimentare nete".

(158) Potrivit punctului 78 din OAR, ca regulă generală, se consideră că ajutoarele individuale care fac obiectul notificării sunt limitate la minimul necesar în cazul în care cuantumul ajutorului corespunde costurilor suplimentare nete de execuție a investiției în zona respectivă, comparativ cu scenariul contrafactual în absența ajutorului. Potrivit punctului 80 din OAR, în situațiile de tipul scenariului 2, adică stimulente pentru alegerea amplasamentului, valoarea ajutorului nu ar trebui să depășească diferența dintre VAN a investiției pentru zona vizată și VAN a investiției în alt amplasament, luând în considerare toate costurile și beneficiile relevante.

([36]) Valoare nominală – [180-240] de milioane EUR.

(159) Valoarea relevantă a VAN care trebuie luată în considerare pentru evaluarea proporționalității ajutorului notificat de 129 812 750 EUR în valoare nominală vizează reducerea sferei proiectului, adică 150 000 de vehicule. Cifrele VAN au fost aprobate în octombrie-noiembrie 2015 de Consiliul de administrație al JLR. Diferența VAN înainte de luarea în considerare a întârzierii implementării în Mexic era de 344 de milioane GBP sau 413 milioane EUR. Orice valoare a ajutorului care depășește cele 413 milioane EUR ar fi disproporționată. În decizia de inițiere a procedurii, Comisia a făcut referire în special la posibilul ajutor pentru infrastructură și la scutirea de la plata taxei de conversie a terenurilor agricole, care, dacă s-ar fi adăugat la valoarea ajutorului notificat, ar fi rezultat într-o valoare totală a ajutorului mai mare decât plafonul maxim.

(160) Astfel cum s-a menționat în considerentul 113, Comisia nu consideră că vânzarea terenului NSP, furnizarea de lucrări de infrastructură aferente sau scutirea de la plata taxei de conversie a terenurilor agricole reprezintă măsuri de ajutor în favoarea JLR. Prin urmare, evaluarea proporționalității este limitată la valoarea ajutorului notificat.

(161) Slovacia a prezentat documentația necesară și a demonstrat pe baza acelei documentații că prima parte a testului de proporționalitate este îndeplinită deoarece ajutorul notificat nu depășește diferența VAN dintre Nitra și H[…] în valoare de 344 de milioane GBP sau 413 milioane EUR. Valoare nominală a ajutorului de 108 milioane GBP sau 130 de milioane EUR reprezenta 76 de milioane GBP sau 91 de milioane EUR în valoare curentă prin utilizarea ratei de actualizare a JLR de […] %.

(162) Chiar dacă ajutorul este acordat, Comisia observă că Nitra continuă să înregistreze un dezavantaj din punctul de vedere al VAN de 268 de milioane GBP sau 322 de milioane EUR. Analiza efectului stimulativ a demonstrat că dezavantajul rămas în ceea ce privește VAN era acceptabil pentru JLR ca urmare a întârzierii preconizate în ceea ce privește implementarea în Mexic și a altor factori de risc și calitativi. Acești factori au fost discutați pe larg în cadrul reuniunii Forumului pentru globalizare din 10 iulie 2015, iar concluziile analizei riscurilor au fost confirmate în noiembrie 2015 cu ocazia prezentării susținute în fața Consiliului de administrație al JLR, unde s-au precizat în mod specific mediul politic/de afaceri, factorii economici, distanța de sediul JLR, riscul de dezastre naturale și probabilitatea apariției unui acord de liber schimb UE/SUA. Pe baza acelei analize a riscurilor, s-a luat decizia de a confirma Nitra ca amplasament preferat.

(163) Întrucât plafonul care rezultă din abordarea pe baza costurilor suplimentare nete nu este depășit, Comisia consideră că ajutorul trece cu succes prima parte a testului de proporționalitate.

(164) În ceea ce privește a doua parte a testului de proporționalitate, Comisia aplică, pe lângă abordarea pe baza costurilor suplimentare nete, intensități maxime ale ajutorului, reduse în temeiul punctului 20 litera (c) din OAR pentru proiectele mari de investiții.

(165) În decizia de inițiere a procedurii, Comisia a luat notă de faptul că valoarea ajutorului notificat de 129 812 750 EUR în valoare nominală și, respectiv, 125 046 543 EUR în valoare curentă, pe baza unei investiții eligibile de 1 369 295 298 EUR în valoare curentă, rezultă într-o intensitate a ajutorului de 9,13 %, care este *prima facie* sub intensitatea maximă redusă permisă a ajutorului de 9,24 % pentru investiții în regiunea Nitra, cu un plafon aplicabil pentru ajutorul regional de 25 %. De asemenea, Comisia a stabilit că costul eligibil respectă condițiile prevăzute în secțiunea 3.6.1.1 din OAR, aspect relevantă pentru evaluarea bazei costurilor eligibile.

(166) Secțiunile 3.6.1.1 și 3.6.1.2 din OAR menționează care sunt costurile de investiții care pot fi considerate costuri eligibile. În acest caz se aplică secțiunea 3.6.1.1, deoarece costurile eligibile pentru ajutorul de investiții propus sunt calculate pe baza costurilor investiției. Comisia observă că costurile eligibile sunt calculate în conformitate cu dispozițiile acelor secțiuni deoarece activele achiziționate vor fi noi, investiția vizează o investiție inițială sub forma unei noi unități, nu sunt luate în considerare costuri de leasing, iar valoarea imobilizărilor necorporale se ridică la aproximativ […] % din costurile eligibile totale, fiind sub proporția maximă permisă de 50 %. Slovacia a confirmat că toate celelalte condiții care se aplică activelor necorporale vor fi respectate.

(167) În decizia de inițiere a procedurii, Comisia a concluzionat că valoarea ajutorului notificat va fi redusă în cazul în care se va constata că „cheltuielile suplimentare” în valoare de [60-85] de milioane GBP sau [72-102] EUR sunt neeligibile.

(168) La considerentul 119 din prezenta decizie, Comisia a considerat că investiția eligibilă se ridică la 1 460 620 591 EUR. Valoarea ajutorului notificat rămâne astfel sub intensitatea maximă redusă permisă a ajutorului de 9,24 %. Prin urmare, condiția dublei plafonări, stabilită la punctul 83 din OAR, care rezultă în urma combinației din abordarea costurilor suplimentare nete, adică ajutorul limitat la minimul necesar cu plafoanele permise, este respectată. În consecință, Comisia consideră că valoarea ajutorului notificat este proporțională.

6.4.4.5. Concluzie privind respectarea cerințelor minime

(169) Potrivit evaluării menționate la considerentele 120-168 din prezenta decizie, se poate concluziona că toate cerințele minime stabilite în secțiunile 3.2-3.6 din OAR sunt îndeplinite.

6.4.5. *Evitarea efectelor negative nejustificate asupra concurenței și asupra comerțului*

(170) În secțiunea 3.3.4.2 din decizia de inițiere a procedurii, Comisia a menționat că ajutorul notificat nu are un efect negativ nejustificat asupra concurenței prin creșterea sau menținerea puterii de piață sau prin crearea unei capacități excesive pe o piață aflată în declin. Comisia își confirmă concluzia în scopul prezentei decizii.

(171) Cu toate acestea, efectele ajutorului regional legate de alegerea pieței pot denatura comerțul. Secțiunea 3.7.2 din OAR enumeră o serie de situații în care efectele negative asupra comerțului compensează în mod evident orice efecte pozitive și în care este interzis să se acorde ajutor regional.

6.4.5.1. Efecte negative evidente asupra comerțului: plafonul ajustat al intensității permise a ajutoarelor este depășit

(172) Potrivit punctului 119 din OAR, ar exista un efect negativ evident în cazul în care valoarea propusă a ajutorului depășește, în comparație cu cheltuielile eligibile standardizate pentru investiție ([37]), plafonul intensității ajustate maxime a ajutorului care se aplică unui proiect de o anumită dimensiune, ținând seama de „reducerea progresivă" necesară ([38]).

(173) Întrucât prezenta decizie stabilește, la considerentul 113, că JLR nu beneficiază de alte ajutoare pe lângă ajutorul notificat și, la considerentul 168, că plafonul ajutorului regional ajustat aplicabil nu este depășit, nu există niciun efect negativ evident asupra comerțului în sensul punctului 119 din OAR.

6.4.5.2. Efect negativ evident: efect anticoeziune

(174) Punctul 121 di OAR precizează că, atunci când, în cazul scenariului 2, în absența ajutorului, investiția ar fi fost amplasată într-o regiune cu o intensitate a ajutoarelor regionale superioară sau similară celei din regiunea-țintă, se va considera că acordarea ajutorului ar avea un efect negativ care este improbabil să fie compensat de vreun efect pozitiv al ajutorului, deoarece este contrar obiectivului legat de coeziune al ajutoarelor regionale.

(175) Comisia consideră că dispoziția se aplică unei situații din scenariul 2, în care ambele alternative pentru amplasament se află în Spațiul Economic European („SEE"). Situl polonez din Jawor, care a fost luat în considerare în procesul de alegere a amplasamentului până la 10 iulie 2015, este situat într-o regiune cu același plafon al intensității ajutorului ca cel al regiunii Nitra ([39]).

(176) Astfel cum s-a subliniat în decizia de inițiere a procedurii, documentele interne ale JLR arătau că, în comparație cu Slovacia și în absența stimulentelor oferite de Slovacia, investiția din Jawor ar fi putut fi mai eficientă din punctul de vedere al costurilor.

([37]) Cheltuielile eligibile standardizate pentru proiectele de investiții ale întreprinderilor mari sunt descrise în detaliu în secțiunile 3.6.1.1 și 3.6.1.2 din OAR.
([38]) A se vedea punctul 86 și punctul 20 litera (c) din OAR.
([39]) SA.37485 – Harta ajutoarelor regionale în Polonia (JO C 210, 4.7.2014, p. 1).

(177) În cadrul Forumului pentru globalizare din 10 iulie 2015 a fost prezentată o analiză în două etape; inițial, s-a ales între amplasarea uzinei la Jawor sau la Nitra, iar ulterior s-a ales între amplasarea uzinei la Nitra sau în Mexic. Jawor ar fi fost un amplasament mai eficient din punctul de vedere al costurilor, dar JLR a identificat o serie de dezavantaje pentru acel sit în ceea ce privește elementele fundamentale ale sitului, calendarul, avansul în numerar și capacitatea de livrare a produselor. Situl polonez a fost respins din cauza elementelor fundamentale, deoarece acesta era situat pe teren agricol care necesita conversie și, astfel cum a explicat JLR, din cauza unui drum care traversa situl Jawor, precum și din cauza capacității de livrare a produselor care punea în mod expres sub semnul întrebării capacitatea de livrare a produselor […]. Procesul-verbal a înregistrat faptul că membrii Comitetului executiv au fost de acord cu recomandarea de suspendare a sitului polonez pentru motivele prezentate. Din cauza acelor semnale de alertă, situl polonez nu a fost considerat de către Consiliul de administrație al JLR ca o alternativă fezabilă.

(178) Comisia nu a identificat dovezi care să pună sub semnul întrebării inadecvarea sitului Jawor din cauza motivelor identificate de JLR și menționează că nicio parte terță nu a făcut observații cu privire la problemele vizate. În plus, astfel cum s-a explicat în secțiunea 6.4.4.3 din prezenta decizie, situl din Mexic a fost stabilit ca amplasament alternativ pentru investiție în cazul în care nu s-ar fi acordat ajutorul de stat. Prin urmare, Comisia concluzionează că ajutorul nu are niciun efect anticoeziune în detrimentul sitului Jawor în sensul punctului 121 din OAR.

6.4.5.3. Efect negativ evident: închiderea activităților sau relocare

(179) În temeiul punctului 122 din OAR, în cazul în care beneficiarul are planuri concrete de a închide sau închide efectiv o activitate identică sau similară în altă zonă din SEE și transferă activitatea respectivă în zona vizată și, dacă există o legătură de cauzalitate între ajutor și relocare, acest fapt va reprezenta un efect negativ, fiind puțin probabil ca acesta să fie compensat prin elemente pozitive.

(180) Pe baza unei confirmări din partea autorităților slovace potrivit căreia JLR nu a încetat o activitate identică sau similară în SEE în ultimii doi ani care preced cererea de ajutor și nici nu are planuri concrete în acest sens în termen de doi ani de la finalizarea investiției, Comisia a concluzionat în decizia de inițiere a procedurii că ajutorul de stat nu duce la închiderea sau la relocarea unor activități.

(181) Cu toate acestea, mai multe articole din presă care datează din aprilie 2018 au raportat un exercițiu de reducere a numărului de locuri de muncă cu aproximativ 1 000 de locuri de muncă într-o activitate identică sau similară din Regatul Unit.

(182) Autoritățile slovace au explicat că exercițiul de reducere a locurilor de muncă nu este legat de decizia de investiție în Nitra. Acestea au reconfirmat, sprijinind prin dovezi autentice, faptul că JLR nu avea planuri concrete pentru reducerea locurilor de muncă în uzina sa din Regatul Unit sau în alte uzine la momentul cererii de ajutor din Slovacia. De asemenea, autoritățile slovace au furnizat o copie a „Acordului de garanție" încheiat de JLR cu sindicatele care reprezintă forța de muncă a JLR din Regatul Unit la 30 aprilie 2016. Acordul de garanție descria ciclul planificat, și anume vehiculele care urmau să fie produse în uzina din Regatul Unit. Autoritățile slovace au explicat că, în 2016, JLR și sindicatele din Regatul Unit au convenit în scris că investiția din Slovacia, care prelua producția de vehicule […] a uzinei Solihull, nu necesita relocarea locurilor de muncă din Regatul Unit și nici închiderea unităților din Regatul Unit. Acordul de garanție stabilește, de asemenea, circumstanțele în care reducerile de locuri de muncă din Regatul Unit ar fi necesare, precum și etapele care ar fi efectuate în consecință, însă acele circumstanțe erau descrise ca fiind „schimbări economice majore, cum ar fi o nouă încetinire a creșterii economice, care reduce cererea sau afectează în alt mod ciclul planificat convenit anterior".

(183) Planul de relocare a producției vehiculelor […] din Solihull la Nitra era cunoscut la momentul efectuării cererii de ajutor, dar JLR planificase să își extindă producția generală și să permită Solihull să răspundă cererii în creștere pentru alte vehicule, în special […] și […], rezultând într-o creștere a producției. Planurile arătau că, în ceea ce privește capacitatea de producție a […] din Castle Bromwich, aceasta rămânea neschimbată.

(184) Astfel cum au explicat autoritățile slovace, invocând informații publice disponibile, reducerile de locuri de muncă anunțate în 2018 erau rezultatul unei scăderi a cererii de vehicule pe motorină, parțial datorate politicii fiscale a Regatului Unit privind impozitarea motorinei, precum și al incertitudinilor aferente Brexitului. JLR a decis să […], cu impact direct asupra capacității din Solihull. Acești factori nu sunt legați de investiția JLR în Slovacia și au apărut la câțiva ani după decizia de investiție a JLR de a construi o uzină la Nitra.

(185) Prin urmare, Comisia își reconfirmă concluzia potrivit căreia nu există nicio legătură de cauzalitate între măsura de ajutor slovacă și închiderea activităților din Regatul Unit.

6.4.5.4. Concluzie cu privire la existența unor efecte negative evidente asupra concurenței și asupra comerțului

(186) Prin evaluarea menționată la considerentele 170-185 din prezenta decizie, se poate concluziona că ajutorul nu are niciun efect negativ evident asupra concurenței și asupra comerțului în sensul secțiunii 3.7.2. din OAR.

6.4.6. *Compararea efectelor pozitive și negative ale ajutorului*

(187) Punctul 112 din OAR prevede că, pentru ca ajutorul să fie compatibil, efectele negative ale măsurii de ajutor în ceea ce privește denaturarea concurenței și impactul asupra comerțului între statele membre trebuie să fie limitate și mai puțin semnificative decât efectele pozitive în ceea ce privește contribuția la obiectivul de interes comun. Totuși, există anumite situații în care efectele negative sunt, în mod evident, mult mai importante decât efectele pozitive, ceea ce înseamnă că ajutoarele nu pot fi considerate compatibile cu piața internă.

(188) Evaluarea Comisiei în ceea ce privește respectarea cerințelor minime a arătat că ajutorul este adecvat, că scenariul contrafactual prezentat este credibil și realist și că ajutorul are efect stimulativ și este limitat la valoarea necesară pentru a schimba decizia JLR privind amplasamentul. Prin determinarea amplasării investiției în regiunea sprijinită, ajutorul contribuie la dezvoltarea regională a regiunii Nitra. Evaluarea a arătat și că ajutorul nu are niciun efect negativ evident, în sensul că nu duce la crearea sau menținerea unei supracapacități pe o piață aflată într-un declin absolut, nu conduce la efecte excesive asupra comerțului, respectă plafonul aplicabil al ajutorului regional, nu are un efect anticoeziune și nu determină închiderea unor activități dintr-un loc și relocarea acestora la Nitra. În plus, ajutorul nu rezultă într-o încălcare nedisociabilă a dreptului Uniunii ([40]).

(189) La punctele 114, 115 și 132 din OAR sunt identificate efectele negative nejustificate asupra concurenței care ar trebui să fie luate în considerare în comparația rămasă și vizează crearea sau consolidarea unei poziții de piață dominante pentru crearea sau consolidarea supracapacităților pe o piață insuficient de performantă, chiar și dacă piața respectivă nu se află într-un declin absolut.

(190) În conformitate cu analiza sa din decizia de inițiere a procedurii pe care o confirmă prin prezenta decizie, Comisia consideră că ajutorul nu duce la o poziție dominantă pe piață, nu consolidează o astfel de poziție a beneficiarului ajutorului pe piața geografică relevantă a produsului și nu duce la crearea de supracapacitate pe o piață aflată în declin. Prin urmare, Comisia concluzionează că ajutorul are efecte negative limitate asupra concurenței.

(191) Efectul ajutorului asupra comerțului este limitat întrucât plafonul pentru ajutorul regional ajustat este respectat, iar măsura nu are un efect asupra relocării sau un efect anticoeziune.

(192) Întrucât ajutorul îndeplinește toate cerințele minime, nu are niciun efect negativ evident iar analiza menționată la considerentele 190 și 191 din prezenta decizie arată că are efecte negative limitate asupra concurenței și comerțului, Comisia concluzionează că efectele pozitive substanțiale ale ajutorului pentru dezvoltarea regională a regiunii Nitra și, în special, efectele asupra ocupării forței de muncă și asupra generării de venit ale investiției menționate în decizia de inițiere a procedurii depășesc în mod clar efectele negative limitate.

6.5. **Transparență**

(193) Având în vedere secțiunea II.2 din Comunicarea Comisiei privind transparența ([41]), statele membre trebuie să se asigure că următoarele informații sunt publicate pe un site internet cuprinzător privind ajutoarele de stat, la nivel național sau regional: textul integral al schemei de ajutoare aprobate sau al deciziei privind acordarea unui ajutor individual și al dispozițiilor de punere în aplicare a acesteia, sau un link către textul respectiv, identitatea autorității (autorităților) care acordă ajutorul, identitatea beneficiarilor individuali, forma și valoarea ajutorului

([40]) Punctul 28 din OAR.

([41]) Comunicarea Comisiei de modificare a Comunicărilor Comisiei referitoare la Orientări ale UE pentru aplicarea normelor privind ajutoarele de stat în cazul dezvoltării rapide a rețelelor de comunicații în bandă largă, Orientări privind ajutoarele de stat regionale pentru perioada 2014-2020, Ajutoarele de stat pentru filme și alte opere audiovizuale, Orientări privind ajutoarele de stat pentru promovarea investițiilor de finanțare de risc și Orientări privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene (JO C 198, 27.6.2014, p. 30).

acordat fiecărui beneficiar, data acordării, tipul de întreprindere, regiunea în care este situat beneficiarul în funcție de nivelurile NUTS și sectorul economic principal în care beneficiarul își desfășoară activitățile la nivelul grupei NACE. Informațiile respective trebuie să fie publicate după luarea deciziei de acordare a ajutorului, trebuie să fie păstrate timp de cel puțin 10 ani și trebuie să fie puse la dispoziția publicului larg fără restricții. Statele membre au obligația de a publica informațiile menționate la prezentul considerent începând cu 1 iulie 2016.

(194) În decizia de inițiere a procedurii, Comisia observă că Slovacia a confirmat că va respecta toate cerințele referitoare la transparență prevăzute în secțiunea II.2 din Comunicarea privind transparența.

7. **CONCLUZIE**

(195) Comisia concluzionează că ajutorul regional pentru investiții notificat în favoarea Jaguar Land Rover Slovakia s.r. o. îndeplinește toate condițiile stabilite în OAR pentru perioada 2014-2020 și, prin urmare, poate fi considerat ca fiind compatibil cu piața internă în conformitate cu articolul 107 alineatul (3) litera (a) din TFUE.

(196) Având în vedere că autoritățile slovace au fost de acord, în mod excepțional, să renunțe la drepturile care derivă din articolul 342 din TFUE coroborat cu articolul 3 din Regulamentul nr. 1 ([42]) și ca decizia planificată să fie adoptată și notificată în temeiul articolului 297 din TFUE, în limba engleză, prezenta decizie ar trebui să fie adoptată în limba engleză,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Ajutorul de stat pe care Slovacia intenționează să îl acorde întreprinderii Jaguar Land Rover Slovakia s.r.o, cu o valoare maximă de 125 046 543 EUR în valoare curentă și cu o intensitate maximă a ajutorului de 9,13 % echivalent subvenție brută, este compatibil cu piața internă în sensul articolului 107 alineatul (3) litera (a) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

Prin urmare, acordarea ajutorului este autorizată.

Articolul 2

Prezenta decizie se adresează Republicii Slovace.

Adoptată la Bruxelles, 4 octombrie 2018.

Pentru Comisie
Margrethe VESTAGER
Membru al Comisiei

([42]) Regulamentul nr. 1 din 15 aprilie 1958 de stabilire a regimului lingvistic al Comunității Economice Europene (JO 17, 6.10.1958, p. 385/58).