

DECYZJA KOMISJI (UE) 2017/166**z dnia 27 listopada 2015 r.****w sprawie pomocy państwa SA.38831 (2014/C) (ex 2014/N), którą Portugalia planuje wdrożyć na rzecz Volkswagen Autoeuropa, Lda***(notyfikowana jako dokument nr C(2015) 8232)***(Jedynie tekst w języku portugalskim jest autentyczny)****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 108 ust. 2 akapit pierwszy,

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w szczególności jego art. 62 ust. 1 lit. a),

po wezwaniu zainteresowanych stron do przedstawienia uwag zgodnie z artykułami ⁽¹⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

1. PROCEDURA

- (1) Zgłoszeniem elektronicznym zarejestrowanym dnia 30 czerwca 2014 r. Portugalia zgłosiła regionalną pomoc inwestycyjną, którą przyznała w dniu 30 kwietnia 2014 r. przedsiębiorstwu Volkswagen Autoeuropa, Lda (zwanemu dalej „Autoeuropa”), z zastrzeżeniem jej zatwierdzenia przez Komisję.
- (2) Pismem z dnia 2 października 2014 r. Komisja poinformowała Portugalię o decyzji w sprawie wszczęcia postępowania określonego w art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do pomocy.
- (3) Decyzja Komisji o wszczęciu postępowania została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* ⁽²⁾. Komisja wezwała zainteresowane strony do przedstawienia uwag.
- (4) Portugalia przekazała swoje uwagi dotyczące decyzji o wszczęciu postępowania w dniu 15 grudnia 2014 r. (2014/127950); dalsze informacje przedstawiono w pismach z dnia 27 lutego 2015 r. (2015/019588), 12 czerwca 2015 r. (2015/056315) i 27 lipca 2015 r. (2015/073908). Dnia 19 maja 2015 r. w siedzibie spółki Autoeuropa odbyło się spotkanie służb Komisji z władzami portugalskimi i beneficjentem.
- (5) Komisja nie otrzymała żadnych uwag od zainteresowanych stron.

2. SZCZEGÓŁOWY OPIS ŚRODKA POMOCY**2.1. CEL ŚRODKA POMOCY**

- (6) Poprzez przyznanie pomocy na inwestycję w istniejącym zakładzie Autoeuropy w miejscowości Palmela w regionie Península de Setúbal, który jest regionem kwalifikującym się do otrzymania pomocy regionalnej na mocy art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE, przy zastosowaniu standardowego pułapu pomocy regionalnej w odniesieniu do dużych przedsiębiorstw w wysokości 15 %, zgodnie z mapą pomocy regionalnej Portugalii mającą zastosowanie do okresu od 2007 r. do czerwca 2014 r. ⁽³⁾, Portugalia zamierza dalej rozwijać przedmiotowy region.

⁽¹⁾ Dz.U. C 460 z 19.12.2014, s. 55.

⁽²⁾ Zob. przypis 1.

⁽³⁾ Pomoc państwa N 727/2006 – Portugalia – mapa pomocy regionalnej 2007–2013 (Dz.U. C 68 z 24.3.2007, s. 26), przedłużona do końca czerwca 2014 r. dokumentem SA.37471 (2013/N) – Przedłużenie portugalskiej mapy pomocy regionalnej na lata 2007–2013 do dnia 30 czerwca 2014 r. (Dz.U. C 50 z 21.2.2014, s. 16).

2.2. BENEFICJENT

- (7) Beneficjentem pomocy jest Autoeuropa, spółka będąca w całości spółką zależną Volkswagen Group (zwanej dalej „VW Group”). VW Group opisywano już w szeregu decyzji w sprawie pomocy państwa, ostatnio w decyzji Komisji z dnia 9 lipca 2014 r. w sprawie wszczęcia formalnego postępowania wyjaśniającego dotyczącego pomocy regionalnej na rzecz Audi Hungaria Motor Ltd. (*), do której to decyzji Komisja odsyła w celu uzyskania bardziej szczegółowego opisu VW Group.
- (8) Autoeuropa prowadzi w regionie Setúbal działalność od czerwca 1991 r.; działalność ta polega na produkcji kilku modeli samochodów osobowych pod marką Volkswagen. Autoeuropa jest dużym przedsiębiorstwem. Ani VW Group, ani Autoeuropy nie można uznać za przedsiębiorstwa znajdujące się w trudnej sytuacji w rozumieniu obowiązujących w momencie zgłoszenia wytycznych wspólnotowych dotyczących pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw (?).

2.3. PROJEKT INWESTYCYJNY

- (9) Omawiany projekt inwestycyjny dotyczy wprowadzenia nowej technologii produkcji o nazwie „Modularer Querbaukasten” (zwanej dalej „MQB”), która zastępuje technologię opartą na tradycyjnej płycie podłogowej. Wspomniana nowa technologia produkcji zapewnia dużą elastyczność procesu wytwarzania modeli samochodów osobowych i wprowadzenie istotnych efektów synergii do ich produkcji. Do celów uzyskania bardziej szczegółowego opisu technologii Komisja odsyła do decyzji z dnia 13 lipca 2011 r. o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego w sprawie pomocy regionalnej na rzecz przedsiębiorstwa Volkswagen Sachsen (°).
- (10) Inwestycja w Palmeli daje spółce Autoeuropa możliwość produkowania samochodów osobowych należących do trzech różnych segmentów rynku samochodów osobowych określonych zgodnie z klasyfikacją POLK (?), tj. segmentu A0, segmentu A i segmentu B. Obecnie VW Group zamierza wprowadzić do produkcji nową linię produkcyjną samochodu typu SUV należącego do segmentu A0 oraz należący do segmentu [...] (*) samochód osobowy, który nie został jeszcze w pełni określony i który ma zastąpić faktyczny, produkowany przez Autoeuropę model należący do segmentu w ramach technologii opartej na płycie podłogowej. VW Group nie wyklucza, że rozpocznie produkcję samochodów osobowych należących do segmentu B w ciągu pięciu lat od zakończenia inwestycji. Ogólne zdolności produkcyjne osiągnięte w wyniku inwestycji sięgają [140 000–160 000] samochodów w skali roku, z czego w ramach obecnych planów zdolność na poziomie [80 000–100 000] samochodów przeznaczono na produkcję SUV-A0, a zdolność na poziomie [50 000–60 000] samochodów zarezerwowano na model z segmentu [...].
- (11) Inwestycja rozpoczęła się dnia 26 czerwca 2014 r. i zgodnie z planem zostanie w znacznym stopniu zakończona do grudnia 2018 r. Pełną produkcję zaplanowano na koniec 2018 r.

2.4. KOSZTY PROJEKTU INWESTYCYJNEGO

- (12) Jak wynika z umowy w sprawie inwestycji i przyznania pomocy podpisanej przez Portugalię i VW Group oraz uwag Portugalii z dnia 28 lipca 2014 r., inwestycja obejmuje wydatki kwalifikowalne w wysokości 672,9 mln EUR na urządzenia i infrastrukturę (roboty budowlane), które zostaną poniesione w latach 2014–2019. Niemal jedna czwarta tych wydatków zostanie przeznaczona na oprzyrządowanie, tj. aktywa trwale finansowane przez Autoeuropę, które nie będą wykorzystywane w jej zakładzie w Palmeli, ale które zostaną udostępnione przez spółkę jej dostawcom do wykorzystania w ich zakładach do produkcji części i komponentów dla VW Group. Mimo że przedmiotowe aktywa będą stanowić integralną część zasobów produkcyjnych dostawców, pozostaną własnością VW Group.
- (13) Wydatki odnoszą się wyłącznie do nowych, rzeczowych aktywów trwałych. W poniższej tabeli opracowanej w oparciu o umowę inwestycyjną przedstawiono planowane wydatki kwalifikowalne według rodzaju i lat.

(*) Sprawa SA.36754 LIP – Węgry – Pomoc na rzecz Audi Hungaria Motor Ltd. (Dz.U. C 418 z 21.11.2014, s. 25).

(°) Dz.U. C 244 z 1.10.2004, s. 2.

(?) Sprawa SA.32169 – Niemcy – LIP – Pomoc dla przedsiębiorstwa Volkswagen Sachsen GmbH (Dz.U. C 361 z 10.12.2011, s. 17).

(?) R.L. Polk & Co. (zwana również „POLK”) jest zintegrowaną na poziomie globalnym organizacją i głównym dostawcą informacji i analiz rynkowych w sektorze motoryzacyjnym. Dnia 16 lipca 2013 r. spółka IHS Inc., największe ogólnosiwiatowe źródło kluczowych informacji i analiz, zakończyła proces przejęcia R.L. Polk & Co.

(*) Tajemnica handlowa.

Tabela 1

Zestawienie wydatków kwalifikowalnych w mln EUR – umowa inwestycyjna

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Ogółem
Urządzenia	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Oprzyrządowanie	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
OGÓŁEM	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	672,9

- (14) Powyższe zestawienie kosztów sporządzone w oparciu o informacje zawarte w umowie inwestycyjnej różni się od zestawienia kosztów w formularzu informacji uzupełniających załączonym do zgłoszenia. W formularzu uzupełniającym władze portugalskie wyjaśniły, że VW Group obniżyła całkowite koszty inwestycji z 672,95 mln EUR określonych w umowie inwestycyjnej do 623,85 mln EUR. W poniższej tabeli przedstawiono zestawienie wynikające z formularza informacji uzupełniających.

Tabela 2

Zestawienie wydatków kwalifikowalnych w mln EUR – formularz informacji uzupełniających

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Ogółem
Urządzenia	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Oprzyrządowanie	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
OGÓŁEM	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	623,9

2.5. PODSTAWA PRAWNA

- (15) Krajową podstawę prawną przyznawania pomocy stanowią dekret z mocą ustawy nr 287/2007 z dnia 17 sierpnia, zmieniony dekretem z mocą ustawy nr 65/2009 z dnia 20 marca, zatwierdzający krajowe ramy zachęt dla inwestycji przedsiębiorstw, a także rozporządzenie nr 1464/2007 z dnia 15 listopada zmienione rozporządzeniem 1103/2010 z dnia 25 października, które tworzy i reguluje program pomocy „Sistema de Incentivos a Inovação”.
- (16) Portugalia przyznała pomoc, z zastrzeżeniem zatwierdzenia przez Komisję, zgodnie z programem pomocy „Sistema de Incentivos a Inovação”. Program pomocy został objęty wyłączeniem grupowym zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 800/2008⁽⁸⁾ (zwanym dalej „ogólnym rozporządzeniem w sprawie wyłączeń blokowych z 2008 r.”) w odniesieniu do wniosków o przyznanie pomocy poniżej progu powodującego obowiązek zgłoszenia określonego w art. 6 tego rozporządzenia.

2.6. ŚRODEK POMOCY

- (17) Pomoc przyznano, z zastrzeżeniem zatwierdzenia przez Komisję, na mocy umowy w sprawie inwestycji i przyznania pomocy podpisanej dnia 30 kwietnia 2014 r. Prace nad inwestycją rozpoczęły się dnia 26 czerwca 2014 r., tj. po podpisaniu umowy.

⁽⁸⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 800/2008 z dnia 6 sierpnia 2008 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne ze wspólnym rynkiem w zastosowaniu art. 87 i 88 Traktatu (ogólne rozporządzenie w sprawie wyłączeń blokowych) (Dz.U. L 214 z 9.8.2008, s. 3), przedłużone do dnia 30 czerwca 2014 r.

- (18) Pomoc jest przyznawana w formie dotacji podlegającej częściowemu zwrotowi. Umowa inwestycyjna dotyczy podlegającej zwrotowi dotacji w wysokości 52,49 mln EUR (w wartości nominalnej) na wydatki inwestycyjne (w tym oprzyrządowanie) w wysokości 672,95 mln EUR, która jest częściowo przekształcana w bezzwrotną pomoc w przypadku spełnienia przez Autoeuropę odpowiednich parametrów realizacji uzgodnionych w umowie. Ze zgłoszenia wynika, że w ramach nowszego planowania kosztów przez VW Group otrzymano nieco niższą wartość przewidywanych wydatków inwestycyjnych (623,9 mln EUR). Uwzględniając tę niższą wartość, zgłoszona kwota pomocy i jej intensywność, przy zastosowaniu cen z 2014 r., wynoszą odpowiednio 36,15 mln EUR i 6,03 %. Portugalia zobowiązuje się, że ani zgłoszona kwota pomocy, ani zgłoszona intensywność pomocy nie zostaną przekroczone, jeżeli zrealizowane wydatki kwalifikowalne będą się różnić od kwoty planowanej, którą uwzględniono w zgłoszeniu i w obliczeniu maksymalnej kwoty pomocy.
- (19) Portugalia potwierdza, że Autoeuropa/Volkswagen wniesie wkład własny wynoszący co najmniej 25 % wydatków kwalifikowalnych pochodzący ze środków własnych w formie wolnej od jakiegokolwiek wsparcia publicznego.
- (20) Autoeuropa/Volkswagen zobowiązuje się do utrzymywania inwestycji przez okres co najmniej 5 lat od jej zakończenia.

2.7. PODSTAWY WSZCZĘCIA POSTĘPOWANIA

- (21) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wyraża wątpliwości co do zgodności środka z przepisami wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej na lata 2007–2013⁽⁹⁾ (zwanymi dalej „wytycznymi w sprawie pomocy regionalnej na lata 2007–2013”) dotyczącymi wydatków kwalifikowalnych, maksymalnej kwoty pomocy oraz maksymalnej intensywności pomocy, a co za tym idzie zgodności tej pomocy z rynkiem wewnętrznym.
- (22) Komisja zauważyła, że zgłoszone wydatki kwalifikowalne obejmowały koszty oprzyrządowania, a Komisja wyraziła wątpliwości co do kwalifikowalności tych kosztów i dlatego nie była w stanie potwierdzić, że zgłoszona maksymalna kwota pomocy obliczana w odniesieniu do całkowitych zgłoszonych wydatków inwestycyjnych nie przekracza maksymalnej kwoty, na jaką można zezwolić.
- (23) Ponadto Komisja zauważyła, że Autoeuropa otrzymała pomoc inwestycyjną na rzecz innego projektu inwestycyjnego realizowanego w tym samym miejscu. Prace nad tym drugim projektem inwestycyjnym rozpoczęto mniej niż trzy lata przed rozpoczęciem prac nad obecnym projektem inwestycyjnym. Celem projektu inwestycyjnego było wprowadzenie innowacji i zoptymalizowanie procesów produkcyjnych poprzez dokonanie inwestycji w trzech obszarach działalności: (i) w obszarze technologii informacyjnych – poprzez wdrożenie programów i najbardziej zaawansowanych technologicznie systemów; (ii) w obszarze lakiernictwa wewnętrznego i zewnętrznego pojazdów silnikowych – poprzez automatyzację metod nakładania lakieru; oraz (iii) w obszarze dotyczącym tłoczników odpowiadających za wykonywanie form tłoczonych części. W momencie wydania decyzji o wszczęciu postępowania Portugalia nie sprecyzowała, w jakim stopniu powyższe ulepszenia będą istotne i stosowane również w przypadku zaprzestania produkcji opartej na płycie podłogowej i zastąpienia jej technologią produkcyjną MQB.
- (24) Na podstawie przedstawionych przez Portugalię informacji Komisja nie była w stanie jednoznacznie stwierdzić, czy oba projekty inwestycyjne stanowią jednostkowy projekt inwestycyjny w rozumieniu pkt 60 wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej na lata 2007–2013, i zdecydowała się wszcząć formalne postępowanie wyjaśniające, by ocenić, czy te dwa projekty są ekonomicznie niepodzielne w rozumieniu przypisu 55⁽¹⁰⁾ wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej na lata 2007–2013.

⁽⁹⁾ Wytyczne w sprawie krajowej pomocy regionalnej na lata 2007–2013 (Dz.U. C 54 z 4.3.2006, s. 13). Dnia 28 czerwca 2013 r. Komisja przyjęła wytyczne w sprawie pomocy regionalnej na lata 2014–2020, w których przedłużyła okres stosowania wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej na lata 2007–2013 do dnia 30 czerwca 2014 r. (pkt 186) (Dz.U. C 209 z 23.1.2013, s. 1).

⁽¹⁰⁾ W przypisie 55 wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej na lata 2007–2013 określono, co następuje: „W ramach oceny, czy inwestycja początkowa jest ekonomicznie niepodzielna, Komisja weźmie pod uwagę powiązania techniczne, funkcjonalne i strategiczne oraz bezpośrednią bliskość geograficzną. Niepodzielność ekonomiczna będzie oceniana niezależnie od prawa własności. Oznacza to, że dla ustalenia, czy duży projekt inwestycyjny stanowi jednostkowy projekt inwestycyjny, zastosowana zostanie ta sama procedura oceny niezależnie od tego, czy projekt jest realizowany przez jedno przedsiębiorstwo, kilka przedsiębiorstw dzielących się kosztami inwestycji, czy kilka przedsiębiorstw ponoszących koszty odrębnych inwestycji w ramach tego samego projektu inwestycyjnego (np. w przypadku spółki stanowiącej wspólne przedsiębiorstwo (ang. joint venture))”.

- (25) Ponadto w pkt 68 wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej na lata 2007–2013 wymaga się, by Komisja wszczęła formalne postępowanie wyjaśniające i przystąpiła do przeprowadzenia szczegółowej oceny efektu zachęty, proporcjonalności, a także pozytywnych i negatywnych skutków pomocy, w przypadku gdy udział beneficjenta we właściwym rynku produktowym i rynku geograficznym przekracza 25 % przed inwestycją lub po niej (zwanej też dalej „testem określonym w pkt 68 lit. a)”) lub gdy zdolności produkcyjne osiągnięte w wyniku realizacji inwestycji przekraczają 5 % rynku o względnej lub bezwzględnej tendencji spadkowej (zwanej też dalej „testem określonym w pkt 68 lit. b)”). W przypadkach, w których konieczna jest szczegółowa ocena, zostanie ona przeprowadzona na podstawie komunikatu Komisji w sprawie kryteriów dotyczących szczegółowej oceny pomocy regionalnej dla dużych projektów inwestycyjnych ⁽¹¹⁾ („komunikat w sprawie kryteriów oceny pomocy regionalnej”).
- (26) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja pozostawiła kwestię dokładnego zdefiniowania właściwego rynku produktowego otwartą i rozważyła wszystkie możliwe alternatywne definicje rynku, w tym w szczególności najmniejszy podział, dla którego dostępne są dane ⁽¹²⁾. Ze względu na fakt, że Autoeuropa będzie produkowała samochody należące do segmentów A0 i [...] według klasyfikacji POLK i mogłaby również produkować samochody należące do segmentu B według klasyfikacji POLK, Komisja uznała, że w badanej sprawie jako możliwe rynki właściwe należy rozważyć te poszczególne segmenty dla samochodów typu SUV oraz segment SUV-B według klasyfikacji Global Insight ⁽¹³⁾, a także segment połączony (A0-B) według klasyfikacji POLK.
- (27) Pkt 70 wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej na lata 2007–2013 stanowi, że do celów przeprowadzenia testów zgodnie z pkt 68 rynki należy zasadniczo określać na poziomie EOG. Na potrzeby oceny badanej sprawy Komisja uznała, że właściwy rynek geograficzny dla omawianych produktów obejmuje co najmniej EOG. Władze portugalskie i Autoeuropa przyjęły, że do celów tego zgłoszenia Komisja stosuje wspomnianą definicję rynku geograficznego.
- (28) W trakcie wstępnego postępowania wyjaśniającego ustalono w ramach analizy zgodnie z pkt 68 lit. a) wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej na lata 2007–2013, że mający zastosowanie 25 % próg udziału w rynku został przekroczony w poszczególnych segmentach A i B oraz w połączonych segmentach A0, A i B (zgodnie z klasyfikacją POLK) w EOG we wszystkich latach objętych postępowaniem.
- (29) Ponieważ wynik testu określonego w pkt 68 lit. a) wymagał już przejścia do szczegółowej oceny tej pomocy, Komisja uznała, że nie ma potrzeby przeprowadzania testu określonego w pkt 68 lit. b).

3. UWAGI ZAINTERESOWANYCH STRON

- (30) Nie wpłynęły żadne uwagi od zainteresowanych osób trzecich.

4. UWAGI PORTUGALII

4.1. OPRZYRZĄDOWANIE

- (31) Portugalia uznaje inwestycje w oprzyrządowanie w wysokości 136,3 mln EUR za kwalifikowalne, ponieważ wspomniane narzędzia stanowią część zgłoszonego projektu, należą do środków trwałych Autoeuropy, znajdują się w zakładzie dostawcy na obszarze objętym pomocą w Portugalii i będą tam utrzymywane przez co najmniej pięć lat po zakończeniu projektu. Władze portugalskie odnoszą się do motywów 36 i 37 decyzji C(2002) 1803 Ford España SA ⁽¹⁴⁾, w których Komisja zauważyła, że wydatki na oprzyrządowanie można uznać za kwalifikujące się do pomocy regionalnej, jeżeli wydatki te zostały poniesione na obszarach objętych pomocą.

⁽¹¹⁾ Dz.U. C 223 z 16.9.2009, s. 3.

⁽¹²⁾ Podejście to jest zgodne z decyzjami Komisji w sprawie pomocy państwa: SA.34118 (Porsche Leipzig), decyzja z dnia 9 lipca 2014 r. (C(2014) 4075) w sprawie SA.34118, dotychczas nieopublikowana w Dz.U., dostępna pod adresem http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm?clear=1&policy_area_id=3; SA.30340 (Fiat Powertrain Technologies), decyzja z dnia 9 lutego 2011 r. (C(2011) 612) w sprawie SA.30340, Dz.U. C 151 z 21.5.2011, s. 5; SA.32169 (Volkswagen Sachsen), decyzja z dnia 13 lipca 2011 r. (C(2011) 4935) w sprawie SA.32169, Dz.U. C 361 z 10.12.2011, s. 17; N 767/07 (Ford Craiova), decyzja z dnia 30 kwietnia 2008 r. (C(2008) 1613) w sprawie N 767/2007, Dz.U. C 238 z 17.9.2008, s. 4.; N 635/2008 (Fiat Sicily), decyzja z dnia 29 kwietnia 2009 r. (C(2009) 3051) w sprawie N 635/2008, Dz.U. C 219 z 12.9.2009, s. 3; i N 473/2008 (Ford Espino), decyzja z dnia 17 czerwca 2009 r. (C(2009) 4530) w sprawie N 473/2008 (Dz.U. C 19 z 26.1.2010, s. 5).

⁽¹³⁾ Komisja uznała w szeregu decyzji dotyczących samochodów typu SUV, ostatnio w ostatecznej decyzji w sprawie pomocy regionalnej na rzecz Porsche (decyzja z dnia 9 lipca 2014 r. w sprawie SA.34118 (2012/C, ex 2011/N), którą Niemcy planują wdrożyć na rzecz Porsche Leipzig GmbH oraz Dr Ing. H.c.F. Porsche Aktiengesellschaft, dotychczas nieopublikowanej w Dz.U., dostępnej pod adresem http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm?clear=1&policy_area_id=3), że dla samochodów typu SUV właściwsza jest klasyfikacja Global Insight. Samochody typu SUV należące do segmentu A0 według klasyfikacji POLK odpowiadają segmentowi SUV-B według klasyfikacji Global Insight.

⁽¹⁴⁾ Decyzja C34/2001 z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie pomocy państwa, którą Hiszpania zamierza wdrożyć na rzecz Ford España SA (notyfikowana jako dokument nr C(2002) 1803) opublikowana w Dz.U. L 314 z 18.11.2002, s. 86.

- (32) Przed podpisaniem umowy inwestycyjnej w kwietniu 2014 r. VW Group i Autoeuropa opracowały plan inwestycyjny dotyczący oprzyrządowania, w którym uwzględniono te kryteria kwalifikowalności i zapewniono, aby kwota 136,3 mln EUR obejmowała jedynie wydatki na oprzyrządowanie spełniające powyższe warunki. Władze portugalskie ustanowiły mechanizm kontroli w celu monitorowania zgodności z powyższymi warunkami.

4.2. JEDNOSTKOWY PROJEKT INWESTYCYJNY

- (33) Dnia 8 października 2013 r. Portugalia podpisała z Autoeuropą umowę inwestycyjną dotyczącą trzech różnych projektów, przy czym każdy z nich stanowi inwestycję początkową ukierunkowaną na rozwój istniejącego zakładu, który – zdaniem Portugalii – nie stanowi ze zgłoszonym projektem inwestycyjnym jednostkowego projektu inwestycyjnego w rozumieniu pkt 60 wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej na lata 2007–2013.

4.2.1. INWESTYCJA POCZĄTKOWA W AUTOMATY DO LAKIEROWANIA WEWNĘTRZNEGO I ZEWNĘTRZNEGO (LAKIERNIA)

- (34) Pierwszy projekt dotyczył wprowadzenia automatów w celu automatyzacji procesu lakierowania wewnętrznego i zewnętrznego, co umożliwiło poprawę pod względem jakości (jednolitość wyglądu zewnętrznego, zmniejszenie grubości lakieru, ograniczenie mgły lakierniczej i zabrudzenia w pomieszczeniach), wydajności, ergonomii i ochrony pracowników oraz zmniejszenie zużycia materiałów i ilości odpadów farby. Powiązane wydatki kwalifikowalne wyniosły 20 mln EUR ⁽¹⁵⁾, a kwota pomocy – 2,89 mln EUR jako ekwiwalent dotacji brutto (EDB).
- (35) Władze portugalskie podkreślają, że badana inwestycja nie jest w sposób ekonomicznie niepodzielny związana ze zgłoszonym projektem inwestycyjnym. Zgłoszony projekt inwestycyjny jest ukierunkowany na zasadniczą zmianę całościowego procesu produkcyjnego poprzez wdrożenie technologii produkcji MQB. O ile projekt wymaga znaczących inwestycji, w szczególności w zakłady montażowe, o tyle wdrożenie technologii MQB wymaga jedynie niewielkich inwestycji w istniejącą lakiernię.
- (36) Istniejąca lakiernia była funkcjonalna przed inwestycją w MQB i bez niej. I odwrotnie – nowe zakłady montażowe MQB są funkcjonalne bez inwestycji w lakiernię, czyli produkcja MQB byłaby możliwa i funkcjonalna bez poprzedzającej ją inwestycji w automaty lakiernicze. Dlatego też mimo że oba zakłady są częścią zintegrowanego procesu produkcji samochodów osobowych, nie są one powiązane inwestycjami w sposób ekonomicznie niepodzielny.
- (37) Ponadto odpowiednie decyzje inwestycyjne podjęto niezależnie (w sprawie modernizacji lakierni: w sierpniu 2011 r.; w sprawie inwestycji w MQB: w maju 2014 r.).

4.2.2. INWESTYCJA POCZĄTKOWA W TŁOCZNIKI (NARZĘDZIOWNIA)

- (38) Drugi projekt dotyczył narzędziowni Autoeuropy, w której produkuje się formy i narzędzia do tłoczenia elementów metalowych karoserii. Narzędziownia ta specjalizuje się w produkcji narzędzi do masek silnika i błotników. Narzędziownia dostarcza swoje produkty do zakładów VW Group na całym świecie, tj. nie ogranicza się do zaopatrywania Autoeuropy. Stanowi ona część Autoeuropy, działa jednak autonomicznie i niezależnie od głównej działalności fabryki, którą jest produkcja pojazdów.
- (39) Celem inwestycji początkowej w narzędziownię była rozbudowa istniejącego zakładu. W celu osiągnięcia zbioru istotnych usprawnień technologicznych podnoszących jakość produkcji Autoeuropa nabyła nowy sprzęt do tłoczników umożliwiający konstrukcję narzędzi wyższej jakości i zwiększenie wielkości produkcji narzędziowni. Kwalifikowalna inwestycja wyniosła 12,7 mln EUR (wartość zdyskontowana – 12,66 mln EUR), a kwota pomocy wyniosła 1,84 mln EUR jako EDB.
- (40) Biorąc pod uwagę, że narzędziownia funkcjonuje niezależnie od procesu produkcji samochodów osobowych MQB i znajduje się na tym samym obszarze przemysłowym, ale nie na tej samej działce co zakład produkcji samochodów osobowych, a decyzje inwestycyjne podjęto niezależnie od siebie (w sprawie modernizacji narzędziowni w 2011 r., a w sprawie inwestycji w MQB w maju 2014 r.), władze portugalskie są zdania, że inwestycja w narzędziownię nie jest w sposób ekonomicznie niepodzielny związana ze zgłoszonym projektem inwestycyjnym.

⁽¹⁵⁾ Kwota 19,95 mln EUR zdyskontowana do roku 2011, kiedy to rozpoczął się projekt inwestycyjny; stopa dyskontowa wynosiła 1,56 %.

4.2.3. INWESTYCJA POCZĄTKOWA W OBSZARZE TECHNOLOGII INFORMACYJNYCH

- (41) Trzeci projekt dotyczył inwestycji w sprzęt informatyczny, który w połączeniu z nowymi aplikacjami zwiększył bezpieczeństwo informatyczne i doprowadził do stabilniejszej produkcji samochodów osobowych. Produkcja samochodów osobowych zależy w dużej mierze od sprawnie i niezawodnie działających systemów informatycznych, ponieważ konfiguracja każdego samochodu osobowego (typ silnika, skrzynia biegów, kolor itd.) jest uwzględniana w procesie produkcji za pośrednictwem sieci danych grupy. Kwalifikowalna inwestycja wyniosła 5,5 mln EUR (wartość zdyskontowana – 5,5 mln EUR), a kwota pomocy wyniosła 0,79 mln EUR jako EDB.
- (42) Władze portugalskie uważają, że przedmiotowa inwestycja w obszarze technologii informacyjnych z 2011 r. nie jest w sposób ekonomicznie niepodzielny związana ze zgłoszonym projektem inwestycyjnym. Nowa technologia produkcji MQB byłaby możliwa i funkcjonalna bez poprzedzającej ją inwestycji w bezpieczeństwo informatyczne, zważywszy że wszystkie aplikacje, które wspierają produkcję w technologii MQB i nią sterują, działałyby w taki sam sposób bez tej wcześniejszej inwestycji. Inwestycja w obszarze technologii informacyjnych była funkcjonalna przed inwestycją w MQB i bez niej.
- (43) Ponadto decyzje inwestycyjne podjęto niezależnie od siebie – w sprawie inwestycji w obszarze technologii informacyjnych w 2011 r., a w sprawie inwestycji w MQB w maju 2014 r.

4.3. SZCZEGÓŁOWA OCENA ŚRODKA POMOCY

- (44) Portugalia przedstawiła informacje niezbędne do przeprowadzenia szczegółowej oceny.

4.3.1. POZYTYWNE SKUTKI POMOCY

- (45) Portugalia zamierza dalej rozwijać dany region. Inwestycja ma na celu utworzenie bezpośrednio 500 nowych miejsc pracy oraz zapewnienie w dłuższej perspektywie utrzymania 3 339 istniejących miejsc pracy.
- (46) Zgłoszony projekt znacząco podniesie kwalifikacje i umiejętności pracowników beneficjenta, zwiększając ich zdolność do zatrudnienia w VW Group i poza nią oraz w Portugalii i za granicą, a także zwiększając regionalną podstawę umiejętności. Planowane są konkretne działania szkoleniowe. Wspomniane szkolenie zawodowe wywiera również pozytywny wpływ na transfer wiedzy fachowej głównie w regionie Península de Setúbal.
- (47) Projekt inwestycyjny stworzy więcej możliwości rynkowych dla dostawców Autoeuropey. Według badania przeprowadzonego przez Ośrodek Badań nad Motoryzacją (ang. Center of Automotive Research) całkowita liczba miejsc pracy powstałych wskutek utworzenia jednego miejsca pracy w sektorze motoryzacyjnym wynosi 2,5 nowego miejsca pracy u dostawców i 2,2 nowego miejsca pracy w innych przedsiębiorstwach, które to miejsca pracy powstają w wyniku wydatków ponoszonych przez pracowników dostawców w Portugalii. Portugalia oczekuje zatem, że inwestycja doprowadzi do utworzenia pośrednio 2 350 miejsc pracy oprócz 500 nowych miejsc pracy utworzonych bezpośrednio.
- (48) Ponadto władze portugalskie podkreślają jakościowe aspekty pozytywnego wpływu regionalnego projektu inwestycyjnego. Projekt inwestycyjny przyczyni się do rozwoju regionu Península de Setúbal poprzez zachęcenie dostawców przemysłowych do dokonywania inwestycji w tym regionie, co będzie się wiązało z transferem technologii (transfer wiedzy) oraz grupowaniem przedsiębiorstw z tej samej branży, co umożliwi poszczególnym zakładom większą specjalizację i prowadzi do zwiększenia wydajności.
- (49) Ponadto beneficjent został zaproszony – wraz z czołowymi uniwersytetami – do udziału w kilku projektach zarówno w dziedzinie rozwoju inżynierii produkcji, jak i aspektów związanych z ergonomią.

4.3.2. ADEKWATNOŚĆ POMOCY

- (50) Portugalia zauważa, że Komisja uznała już w decyzji w sprawie Porsche Leipzig ⁽¹⁶⁾, że pomoc państwa jest odpowiednim środkiem służącym rozwojowi regionalnemu obszarów, które są słabiej rozwinięte w porównaniu ze średnią sytuacją innych regionów w danym państwie członkowskim. Argumentacja ta w równym stopniu dotyczy zgłoszonej pomocy inwestycyjnej w regionie Península de Setúbal.

⁽¹⁶⁾ SA. 34118, decyzja z dnia 9 lipca 2014 r., dotychczas nieopublikowana w Dz.U., dostępna na stronie http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm?clear=1&policy_area_id=3, motyw 107.

- (51) Region Península de Setúbal jest częścią regionu Lisboa e Vale do Tejo, który obejmuje obszar Lizbony i jest najbardziej rozwiniętym regionem Portugalii. Gdyby jednak wziąć pod uwagę sam region Península de Setúbal, można byłoby zaklasyfikować go jako region „a”, ponieważ jego PKB na mieszkańca wynosi 45–47 % średniej UE w latach 2006–2010 (który to okres wykorzystano przy określaniu krajowych map pomocy regionalnej na lata 2014–2020).
- (52) PKB na mieszkańca w Península de Setúbal wynosiło około 75 % średniej portugalskiej w ciągu ostatnich trzech lat.

Tabela 3

PKB na mieszkańca ⁽¹⁾ w porównaniu ze średnią portugalską (w EUR)

Lata	Península de Setúbal	Średnia portugalska	%
2013	12 302	16 372	75,1
2012	12 105	16 136	75,0
2011	12 656	16 686	75,8

(¹) Źródłem danych jest INE – Instituto Nacional de Estatística (krajowy urząd statystyczny).

- (53) Portugalia uważa zatem, że zgłoszona pomoc jest odpowiednim instrumentem do celów wspomagania rozwoju regionalnego Península de Setúbal.

4.3.3. EFEKT ZACHĘTY/SCENARIUSZ ALTERNATYWNY

- (54) Portugalia przedstawia informacje, aby udowodnić, że pomoc jest objęta zakresem scenariusza 2 określonego w komunikacie w sprawie kryteriów oceny pomocy regionalnej, ponieważ stanowiła dla beneficjenta zachętę do przeprowadzenia inwestycji w zakładzie w regionie Setúbal zamiast w zakładzie w [lokalizacja 1] (obszar EOG nieobjęty pomocą), gdzie inwestycja zostałaby zrealizowana w przypadku braku pomocy. W szczególności Portugalia przedstawia szczegółowe informacje na temat wieloetapowego procesu decyzyjnego oraz danych finansowych użytych w scenariuszu alternatywnym; oba te elementy opisano poniżej.

Proces decyzyjny VW Group

- (55) W VW Group decyzje inwestycyjne są przygotowywane w ramach wieloetapowego procesu decyzyjnego, w którym decydenci analizują różne miejsca w procesie porównania konkurencyjnego. Główne etapy są następujące: 1) długoterminowe planowanie sprzedaży oraz rundy planowania; 2) opracowywanie produktu, decyzja w sprawie produktu i wstępny wybór miejsca produkcji; oraz 3) decyzja w sprawie inwestycji i lokalizacji.
- (56) Decyzje dotyczące zgłoszonego projektu inwestycyjnego podjęto zgodnie z tą ogólną procedurą. Ponieważ jednak decyzje te dotyczyły projektu inwestycyjnego marki Volkswagen, organy marki Volkswagen podjęły bezpośrednio odpowiednie decyzje i nie zapadły żadne dodatkowe decyzje na poziomie grupy, gdyż skład organów grupy jest w dużej mierze identyczny ze składem organów marki Volkswagen.
- (57) Wprowadzanie nowych produktów w ramach VW Group jest oparte na tzw. procesie tworzenia produktu, którego zakres obejmuje działania od planowania produktu po rozpoczęcie produkcji. Wspomniany proces tworzenia produktu składa się z czterech głównych etapów, które przedstawiono na poniższym schemacie:



(1) Długoterminowe planowanie sprzedaży i 61. runda planowania

- (58) Punktem wyjścia jest etap długoterminowego planowania sprzedaży, na którym analizuje się prognozy rozwoju sytuacji rynkowej i potencjalnego popytu, jak również zmiany koniunktury. W ramach długoterminowego planowania sprzedaży planuje się opracowywanie produktu na [...] lat naprzód i określa się, jakie dodatkowe zdolności produkcyjne należy utworzyć lub jak należy dostosować istniejące zdolności. Długoterminowe planowanie sprzedaży znajduje odzwierciedlenie w rocznych rundach planowania, które przeprowadza rada nadzorcza grupy i które obejmują ramy finansowe zaplanowanych inwestycji. Rezultatem etapu długoterminowego planowania sprzedaży jest propozycja wprowadzenia na rynek nowego produktu lub nowych produktów, ale jeszcze nie dochodzi do podjęcia decyzji w sprawie opracowania produktu, inwestycji czy lokalizacji.
- (59) W odniesieniu do zgłoszonego projektu w ramach 61. rundy planowania w 20xx r. przyjęto [140 000–160 000] pojazdów rocznie jako realistyczny potencjał sprzedaży nowych produktów w segmencie SUV-A0 i [...] (...). W ramach planowania produkcji stwierdzono potrzebę utworzenia odpowiednich zdolności produkcyjnych. Jednocześnie połączenie wielkości produkcji SUV-A0 i [...] powinno spełniać warunki ramowe dotyczące strategii MQB.
- (60) Wynikiem tego etapu był pakiet inwestycji w MQB, w którym przewidziano produkcję [140 000–160 000] pojazdów z segmentów SUV-A0 i [...] rocznie dla marki Volkswagen, a rozpoczęcie produkcji zaplanowano na sierpień 2016 r. w przypadku SUV-A0 oraz na listopad 2017 r. w przypadku [...].

(2) Opracowywanie produktu, decyzja w sprawie produktu i wstępny wybór miejsca produkcji

- (61) Podczas tego etapu kilka centralnych działów VW Group i zainteresowane zakłady produkcyjne współpracują zarówno przy podejmowaniu decyzji w sprawie produktu, jak i przy dokonaniu wstępnego wyboru miejsca produkcji. Dział controllingu odgrywa główną i konsolidującą rolę na tym etapie.
- (62) Pierwszy element tego drugiego etapu stanowi proces opracowywania produktu, który zgodnie z regulaminem wewnętrznym beneficjenta zawsze rozpoczyna się co najmniej [...] miesięcy przed planowaną datą rozpoczęcia produkcji; w przypadku zgłoszonego projektu proces ten rozpoczęto w sierpniu 2012 r. (pierwsze rozpoczęcie produkcji [...]).
- (63) Decyzja w sprawie produktu, tj. decyzja o produkcji produktu zaproponowanego w ramach długoterminowego planowania sprzedaży, zawiera wymóg, aby opracowywanie produktu osiągnęło wcześniej ustalony poziom docelowy wykonalności. Oczekiwane przychody osiągnięte dzięki nowemu produktowi porównuje się z niezbędnymi kosztami produkcji (w tym kosztami inwestycji). W celu ustalenia wysokości oczekiwanych kosztów produkcji najpierw przyjmuje się konkretną lokalizację jako hipotetyczne miejsce produkcji na potrzeby planowania (założenie dotyczące lokalizacji). Założenie dotyczące lokalizacji przyjmuje się w celu określenia pierwszej struktury kosztów i ram projektu. Nie prowadzi ono do ustalenia z góry określonego miejsca produkcji, ale służy wyznaczeniu wymaganego poziomu bazowego na potrzeby oceny oczekiwanych kosztów produkcji.
- (64) W przypadku następnej wersji produktu przeznaczonej do produkcji ciągłej w założeniu dotyczącym lokalizacji zwykle wybiera się obecne miejsce produkcji danego produktu; w przypadku zupełnie nowego produktu (bez wcześniejszej wersji) założenie dotyczące lokalizacji zazwyczaj opiera się na wskaźnikach efektywności, tj. jako pierwsze hipotetyczne miejsce produkcji zostanie wybrany zakład osiągający najlepsze wyniki działalności. W praktyce uwzględnia się również dodatkowe kryteria, takie jak wolne zdolności czy odpowiednie struktury.
- (65) W przypadku zgłoszonego projektu nie brano pod uwagę inwestycji od podstaw, ponieważ pakiet inwestycyjny obejmujący [140 000–160 000] samochodów osobowych należących do segmentu cenowego rynku [...] jest zbyt mały, aby taka inwestycja była opłacalna. W przypadku gdy ocena lokalizacji nie dotyczy inwestycji od podstaw, oba główne kryteria identyfikowania odpowiednich lokalizacji dotyczą tego, czy w istniejącym obiekcie nadal można zainstalować dodatkowe zdolności oraz czy istniejące zakłady w danym miejscu są zgodne z planowanym projektem, np. czy wymiary istniejącej lakierni są również odpowiednie dla planowanej nowej inwestycji itp.
- (66) Zastosowanie tych kryteriów pozwoliło określić cztery możliwe lokalizacje ([lokalizację 1 na obszarze EOG nieobjętym pomocą], Setúbal, [lokalizację 2 poza EOG] i [lokalizację 3 na obszarze EOG nieobjętym pomocą]), na których temat Portugalia przedstawiła informacje przedsiębiorstwa, pochodzące z lipca 2012 r., dotyczące pierwszych porównawczych obliczeń kosztów produkcji jednego samochodu osobowego, sporządzonych przez dział controllingu marki Volkswagen (dział controllingu grupy). Obliczenia te obejmowały planowane wielkości sprzedaży w segmencie SUV-A0 i w segmencie [...] oraz dodatkowo planowane wielkości sprzedaży [wcześniej

określonego modelu], którego produkcję w ramach wyjątku wcześniej przydzielono [lokalizacji 1 na obszarze EOG nieobjętym pomocą]. Rozważono trzy różne warianty przydzielenia przewidywanych wielkości produkcji pojazdów segmentu SUV-A0, segmentu [...] i [wcześniej określonego modelu] wszystkim czterem lokalizacjom i w odniesieniu do każdego wariantu [dział controllingu grupy] przeprowadził wstępne obliczenia kosztów produkcji i kosztów inwestycji.

- (67) Na bardziej zaawansowanym etapie procesu planowania wykluczono [lokalizację 2 poza EOG] i [lokalizację 3 na obszarze EOG nieobjętym pomocą] jako możliwe lokalizacje, ponieważ charakteryzowały się one odpowiednio wysokimi kosztami logistycznymi i wysokimi kosztami personelu. W każdym razie ze względu na wcześniejsze decyzje o umiejscowieniu produkcji [wcześniej określonego modelu] w [lokalizacji 1 na obszarze EOG nieobjętym pomocą] i [lokalizacji 2 poza EOG] oraz o produkcji [...] i [...] w [lokalizacji 3 na obszarze EOG nieobjętym pomocą] w 2014 r. (kiedy [dział controllingu grupy] przeprowadził dalsze obliczenia porównawcze) ani [lokalizacja 2 poza EOG], ani [lokalizacja 3 na obszarze EOG nieobjętym pomocą] nie miały wolnych zdolności produkcyjnych. Dlatego połączenie wielkości produkcji SUV-A0 i [...] oceniono tylko w odniesieniu do regionu Setúbal i [lokalizacji 1 na obszarze EOG nieobjętym pomocą].
- (68) W związku z powyższym [dział controllingu grupy] przygotował decyzję w sprawie produktu, zakładając lokalizację produkcji w regionie Setúbal. Portugalia przedstawiła dowody, że w dniu 10 marca 2014 r. komitet ds. produktów marki Volkswagen (Volkswagen Ausschuss Produkte, VAP) podjął decyzję w sprawie produktu i potwierdził założenie dotyczące lokalizacji produkcji w regionie Setúbal. Z dowodów przedstawionych przez Portugalię wynika, że już na tym etapie wzięto pod uwagę możliwą kwotę pomocy państwa w wysokości do 36 mln EUR.

(3) Decyzja w sprawie inwestycji i lokalizacji

- (69) Po podjęciu decyzji w sprawie produktu następnym krokiem jest wybór najodpowiedniejszej lokalizacji projektu. Dział controllingu zwykle na początku bierze pod uwagę wszystkie zakłady produkcyjne Volkswagena i zawęża tę listę do lokalizacji, które wydają się odpowiednie dla danej inwestycji. W wyniku procesu tworzenia produktu opracowywane są scenariusze inwestycji i produkcji w odniesieniu do każdego realistycznego miejsca produkcji, które podsumowuje się w treści decyzji. Na podstawie zalecenia dotyczącego określonej lokalizacji i inwestycji komitet inwestycyjny marki Volkswagen (Volkswagen Ausschuss Investitionen, VAI) musi zdecydować, czy dany projekt zostanie zrealizowany.
- (70) Jak już wyjaśniono, listę realistycznych miejsc produkcji zawężono na tym etapie do [lokalizacji 1 na obszarze EOG nieobjętym pomocą] i regionu Setúbal. W odniesieniu do tych dwóch miejsc określono i porównano koszty produkcji związane z daną lokalizacją. Tego rodzaju koszty związane z lokalizacją obejmują wymagane koszty inwestycji i oczekiwane koszty produkcji w okresie odniesienia. Portugalia przedstawiła oryginalne aktualne dokumenty przedsiębiorstwa z dnia 9 maja 2014 r., przygotowane przez [dział controllingu grupy] i [...] (jednostkę grupy ds. pomocy państwa), jako dowód przeanalizowania scenariusza alternatywnego, w którym porównano [lokalizację 1 na obszarze EOG nieobjętym pomocą] i Setúbal jako potencjalne lokalizacje. Portugalia wyjaśniła, że podczas gdy zakład w [lokalizacji 1 na obszarze EOG nieobjętym pomocą] miał nieco lepsze wyniki działalności, wybrano zakład w regionie Setúbal ze względu na możliwość skorzystania z regionalnej pomocy inwestycyjnej. Na podstawie tego scenariusza alternatywnego ⁽¹⁷⁾ [dział controllingu grupy] przedstawił VAI zalecenie dotyczące decyzji, w którym zaproponował Setúbal jako lokalizację inwestycji.
- (71) W dniach 28 maja 2014 r. i 26 czerwca 2014 r. VAI podjął decyzje w sprawie inwestycji i lokalizacji, w których potwierdzono Setúbal ⁽¹⁸⁾. Portugalia przedstawiła kopię protokołów odpowiednich posiedzeń, na których przyjęto te decyzje. Biorąc pod uwagę obliczenia porównawcze, jak również pomoc regionalną w wysokości 37,96 mln EUR w wartości nominalnej (33,4 mln EUR w wartości zdyskontowanej) ⁽¹⁹⁾, w obu decyzjach zatwierdzono projekt inwestycji w MQB w kwocie 624 mln EUR. Ponadto w pierwszej decyzji zatwierdzono pierwszą transzę budżetu na uprzątnięcie przestrzeni fabryki na potrzeby pierwszych inwestycji, a w drugiej decyzji zatwierdzono większość wydatków inwestycyjnych.

4.3.4. PROPORCJONALNOŚĆ POMOCY

- (72) Portugalia zauważa, że obliczenia zastosowane w celu wykazania efektu zachęty można również wykorzystać jako podstawę przy ocenie proporcjonalności pomocy.

⁽¹⁷⁾ Wspomniany scenariusz alternatywny szczegółowo przedstawiono w załączniku I, którego nie można opublikować, ponieważ jego elementy stanowią tajemnicę handlową.

⁽¹⁸⁾ Zob. również przypis 20 poniżej.

⁽¹⁹⁾ Kwota ta opiera się na innym rozłożeniu wydatków kwalifikowalnych na poszczególne lata w porównaniu z ostateczną konfiguracją inwestycji, którą zgłoszono.

- (73) Ostateczne obliczenia zastosowane przez Portugalię do wykazania efektu zachęty pokazują, że sytuacja finansowa netto lokalizacji w Setúbal w porównaniu z [lokalizacją 1 na obszarze EOG nieobjętym pomocą] jest gorsza o 48 mln EUR. Nawet jeżeli uwzględnia się pomoc, Setúbal jest o 14,6 mln EUR (w wartości zdyskontowanej) kosztowniejszą lokalizacją niż [lokalizacja 1 na obszarze EOG nieobjętym pomocą] (niekorzystna sytuacja finansowa minus pomoc uwzględniona w scenariuszu alternatywnym, tj. 48 mln EUR – 33,4 mln EUR).
- (74) Portugalia twierdzi zatem, że skoro pomoc nie w pełni równoważy wady lokalizacji w regionie Setúbal, nie doszło do nadmiernej rekompensaty. Pomoc jest więc proporcjonalna.
- (75) Portugalia wskazuje, że w swojej decyzji w sprawie lokalizacji VAI wziął pod uwagę nie tylko czynniki finansowe, lecz także niewymierne kryteria jakościowe, takie jak względy odpowiedzialności społecznej czy możliwość uniknięcia przenoszenia produkcji w inne miejsca w szczytowych okresach produkcji.

4.3.5. NEGATYWNE SKUTKI POMOCY DLA KONKURENCJI I HANDLU

- (76) Portugalia podkreśla, że pomoc regionalna służy wyłącznie wyrównaniu niekorzystnej sytuacji netto lokalizacji w Setúbal. Pomoc jest proporcjonalna i nie będzie miała wpływu na konkurencję, ponieważ projekt inwestycyjny i wynikające z niego skutki dla konkurencji i handlu wystąpiłyby w każdym wypadku. Projekt inwestycyjny nie zostałby zlokalizowany na innym obszarze objętym pomocą o wyższym lub takim samym pułapie intensywności pomocy, ponieważ inwestycja od podstaw nie byłaby opłacalna, a jedyną prawdopodobną lokalizację alternatywną stanowi obszar nieobjęty pomocą. Pomoc nie ma zatem skutku szkodliwego dla spójności, który byłby sprzeczny z podstawowymi zasadami pomocy regionalnej.

5. OCENA ŚRODKA POMOCY

5.1. ISTNIENIE POMOCY

- (77) Wsparcie finansowe w formie dotacji podlegającej zwrotowi, które zostanie udzielone przez władze portugalskie, jest finansowane z ogólnego budżetu państwa. Tym samym wsparcia udziela państwo członkowskie i przy użyciu zasobów państwowych w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.
- (78) Ponieważ pomoc przyznaje się jednemu przedsiębiorstwu, Autoeuropie, środek ma charakter selektywny.
- (79) Wsparcie finansowe udzielone zostanie na inwestycję w sektorze motoryzacyjnym, w którym prowadzona jest intensywna wymiana handlowa między państwami członkowskimi, i częściowo zastąpi dostawy dóbr pośrednich z innych państw członkowskich. Środek ma zatem wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi.
- (80) Faworyzowanie Autoeuropie i jej produkcji przez władze portugalskie oznacza zakłócenie konkurencji lub zagrożenie takim zakłóceniem.
- (81) W związku z tym Komisja uważa, że zgłoszony środek stanowi pomoc państwa dla Autoeuropie w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

5.2. ZGODNOŚĆ ŚRODKA POMOCY Z PRAWEM

- (82) Przyznając pomoc, z zastrzeżeniem zatwierdzenia przez Komisję, i zgłaszając środek pomocy przed wprowadzeniem go w życie, władze portugalskie wywiązały się ze swoich obowiązków na mocy art. 108 ust. 3 TFUE, ponieważ zgłoszenie pomocy indywidualnej przekraczającej określoną kwotę jest wymagane na mocy ogólnego rozporządzenia w sprawie wyłączeń blokowych z 2008 r. W praktyce pomoc na realizację projektu inwestycyjnego podlega indywidualnemu zgłoszeniu w rozumieniu pkt 68 wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej na lata 2007–2013 oraz ogólnego rozporządzenia w sprawie wyłączeń blokowych z 2008 r., ponieważ przewidziana kwota pomocy wynosząca 36,15 mln EUR w wartości bieżącej przekracza próg powodujący obowiązek indywidualnego zgłoszenia na poziomie 11,25 mln EUR mający zastosowanie w danym regionie zgodnie z mapą pomocy regionalnej mającą zastosowanie do okresu od 2007 r. do czerwca 2014 r.

5.3. PODSTAWA PRAWNA OCENY

- (83) Celem pomocy jest wspomaganie rozwoju regionalnego. Ponieważ umowę w sprawie inwestycji i przyznania pomocy podpisano w kwietniu 2014 r., z zastrzeżeniem jedynie zatwierdzenia przez Komisję, Komisja uważa, że zgodnie z pkt 188 wytycznych w sprawie pomocy regionalnej na lata 2014–2020 pomoc została przyznana przed lipcem 2014 r., a zatem należy ją ocenić na podstawie wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej na lata 2007–2013, w szczególności przepisów pkt 68 dotyczących regionalnej pomocy inwestycyjnej na duże projekty inwestycyjne.

5.4. STRUKTURA OCENY ZGODNOŚCI

- (84) Komisja musi przeprowadzić swoją ocenę w trzech krokach:
- po pierwsze, musi potwierdzić, że przedmiotowy środek jest zgodny z ogólnymi kryteriami określonymi w wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej,
 - po drugie, musi określić, czy można jednoznacznie wykluczyć, że po przeprowadzeniu testu udziału w rynku i testu wzrostu zdolności produkcyjnych i wyników rynkowych na podstawie pkt 68 lit. a) i b) wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej na lata 2007–2013 nie będzie wymagana dalsza szczegółowa ocena,
 - po trzecie, w zależności od wyniku oceny przeprowadzonej w ramach drugiego kroku musi ewentualnie przeprowadzić szczegółową ocenę.

5.5. ZGODNOŚĆ ŚRODKA ZE STANDARDOWYMI KRYTERIAMI ZGODNOŚCI OKREŚLONYMI W WYTYCZNYCH W SPRAWIE KRAJOWEJ POMOCY REGIONALNEJ

- (85) Komisja już ustaliła w decyzji o wszczęciu postępowania, że pomoc częściowo spełnia ogólne kryteria zgodności określone w wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej na lata 2007–2013. Formalne postępowanie wyjaśniające nie ujawniło żadnych elementów, które podawałyby tę ocenę w wątpliwość. Komisja w szczególności przedstawia poniższe uwagi.
- Pomoc została przyznana na projekt w miejscowości Palmela, która jest obszarem kwalifikującym się do pomocy regionalnej zgodnie z mapą pomocy regionalnej Portugalii mającą zastosowanie do okresu od 2007 r. do czerwca 2014 r.
 - Nic nie wskazuje na to, żeby VW Group ogólnie, a w szczególności Autoeuropa, stanowiły przedsiębiorstwa znajdujące się w trudnej sytuacji w rozumieniu obowiązujących w momencie zgłoszenia wytycznych wspólnotowych dotyczących pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw. Beneficjent pomocy kwalifikuje się zatem do pomocy regionalnej zgodnie z pkt 9 wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej na lata 2007–2013.
 - Projekt obejmuje inwestycję początkową w rozumieniu pkt 34 wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej na lata 2007–2013. Inwestycję początkową zdefiniowano w pkt 34 wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej na lata 2007–2013 jako inwestycję w aktywa materialne i prawne związane z (i) utworzeniem nowego zakładu; (ii) rozbudową istniejącego zakładu; (iii) dywersyfikacją produkcji zakładu poprzez wprowadzenie nowych dodatkowych produktów; (iv) zasadniczą zmianą dotyczącą całościowego procesu produkcyjnego istniejącego zakładu. Wprowadzenie nowej technologii produkcji kwalifikuje się jako zasadnicza zmiana dotycząca procesu produkcyjnego istniejącego zakładu. Ponadto umożliwiała dywersyfikację produkcji zakładu.
 - Zgodnie z pkt 40 wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej na lata 2007–2013 Autoeuropa zobowiązana jest do utrzymania inwestycji w danym regionie przez okres co najmniej pięciu lat od zakończenia projektu.
 - Beneficjent wnosi – zgodnie z pkt 39 wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej na lata 2007–2013 – wkład finansowy wynoszący co najmniej 25 % kosztów kwalifikowalnych w formie wolnej od jakiegokolwiek wsparcia publicznego.
 - Spełnione są formalne wymogi dotyczące efektu zachęty określone w pkt 38 wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej na lata 2007–2013 ⁽²⁰⁾.
 - Wydatki kwalifikowalne w ramach projektu są ograniczone do nowych rzeczowych aktywów trwałych (wyłącznie urządzeń i budynków), a tym samym są zgodne z przepisami pkt 50 i 54 wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej na lata 2007–2013.

⁽²⁰⁾ Autoeuropa złożyła wniosek o przyznanie pomocy w dniu 31 marca 2014 r., a organ odpowiedzialny za zarządzanie programem potwierdził na piśmie w dniu 4 kwietnia 2014 r., że projekt, z zastrzeżeniem szczegółowej weryfikacji, zasadniczo spełnia warunki kwalifikowalności. Umowę inwestycyjną podpisano w dniu 30 kwietnia 2014 r. i zawierała ona klauzulę zawieszającą uzależniającą wykonanie tej umowy od decyzji VW Group o realizacji lub o rezygnacji z realizacji projektu, pod warunkiem że decyzja taka zostanie podjęta przed dniem 30 czerwca 2014 r.

- (86) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wyraziła jednak wątpliwości co do kwalifikowalności kosztów w odniesieniu do oprzyrządowania. Z tej przyczyny, a także ponieważ Komisja nie była w stanie sformułować ostatecznego stanowiska w kwestii tego, czy zgłoszony projekt i wcześniejszy projekt inwestycyjny zrealizowany w tym samym miejscu stanowią jednostkowy projekt inwestycyjny w rozumieniu pkt 60 wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej na lata 2007–2013, Komisja nie była w stanie ustalić, czy intensywność zgłoszonej pomocy przekracza dopuszczalne maksimum, w związku z czym wyraziła wątpliwość również w odniesieniu do przestrzegania mającego zastosowanie pułapu pomocy regionalnej.

5.5.1. WNIOSEK DOTYCZĄCY OPRZYRZĄDOWANIA

- (87) W sprawie C-34/2001 Komisja wyjaśniła, że kosztów oprzyrządowania nie można uznać za koszty kwalifikowalne, chyba że powstaną one na objętych pomocą obszarach danego państwa członkowskiego⁽²¹⁾. Komisja zauważa (zob. motywy 31 i 32 powyżej), że wszystkie inwestycje w oprzyrządowanie wynoszące 136,3 mln EUR będą spełniały standardowe kryteria zgodności określone w wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej, pod warunkiem że będą spełniały następujące warunki: narzędzia stanowią część zgłoszonego projektu, należą do środków trwałych Autoeuropy, znajdują się w zakładzie dostawcy na obszarze objętym pomocą w Portugalii i będą tam utrzymywane przez co najmniej pięć lat po zakończeniu projektu. Ponadto na objętych pomocą obszarach Portugalii, na których będzie znajdowało się oprzyrządowanie, obowiązuje taka sama maksymalna intensywność pomocy jak na obszarze Palmeli lub wyższa. Ustanowiono mechanizmy monitorowania, które zapewnią, aby pomoc nie została przyznana na oprzyrządowanie, które nie spełnia powyższych warunków.
- (88) Zgodnie ze swoją wcześniejszą praktyką przyjętą w sprawie C-34/2001 Komisja uznaje zatem, że koszty oprzyrządowania powstałe na objętych pomocą obszarach Portugalii i wynoszące 136,3 mln EUR można uznać za koszty kwalifikowalne zgodne z sekcjami 4.1 i 4.2 wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej na lata 2007–2013.

5.5.2. WNIOSEK DOTYCZĄCY JEDNOSTKOWEGO PROJEKTU INWESTYCYJNEGO

- (89) Komisja przeanalizowała trzy wcześniejsze inwestycje zrealizowane przez Autoeuropę w tym samym miejscu pod kątem możliwego charakteru jednostkowego projektu inwestycyjnego.

5.5.2.1. Inwestycja początkowa w automaty do lakierowania wewnętrznego i zewnętrznego (lakiernia)

- (90) Projekt obejmował nabycie nowych automatów do lakierni, które doprowadziło do poprawy pod względem jakości, lecz także ergonomii, ochrony pracowników, ochrony środowiska oraz oszczędności i wydajności zasobów. Komisja uważa, że inwestycje te były wówczas niezbędne do poprawienia warunków pracy w lakierni, a zatem nie przeprowadzono ich w ramach przygotowań zgłoszonego projektu.
- (91) Zdaniem Komisji inwestycja w automatyzację procesu lakierowania powierzchni wewnętrznych i zewnętrznych w lakierni i zgłoszony projekt inwestycyjny wykazują różnice techniczne i funkcjonalne, a decyzje inwestycyjne podjęto niezależnie od siebie. Komisja uważa zatem, że inwestycja początkowa w lakiernię nie jest w sposób ekonomicznie niepodzielny związana ze zgłoszonym projektem inwestycyjnym, a w konsekwencji obie inwestycje nie stanowią jednostkowego projektu inwestycyjnego w rozumieniu pkt 60 wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej na lata 2007–2013.

5.5.2.2. Inwestycja początkowa w tłoczniki (narzędziownia)

- (92) W narzędziowni Autoeuropy produkuje się formy i narzędzia do tłoczenia elementów metalowych karoserii. Narzędziownia ta specjalizuje się w produkcji narzędzi do masek silnika i błotników. Narzędziownia dostarcza swoje produkty do zakładów VW Group na całym świecie, tj. nie ogranicza się do obsługi Autoeuropy. Stanowi ona część Autoeuropy, działa jednak autonomicznie i niezależnie od głównej działalności fabryki, którą jest produkcja pojazdów.

⁽²¹⁾ Zob. decyzja Komisji w sprawie C-34/2001 dotycząca pomocy na rzecz Ford España (przypis 14 powyżej), motywy 36–37.

- (93) Projekt obejmował nabycie nowych narzędzi do tłoczników umożliwiających konstrukcję narzędzi wyższej jakości i zwiększenie wielkości produkcji narzędziowni. Narzędziownia, w której produkuje się formy i narzędzia do tłoczenia dla całego koncernu VW Group, nie znajduje się na tej samej działce co zgłoszona inwestycja i działa niezależnie od zakładu produkcji samochodów osobowych. Ponadto decyzje inwestycyjne w sprawie modernizacji narzędziowni i w sprawie zgłoszonego projektu zostały podjęte niezależnie od siebie. Komisja uważa zatem, że inwestycja początkowa w narzędziownię nie jest w sposób ekonomicznie niepodzielny związana ze zgłoszonym projektem inwestycyjnym, a w konsekwencji oba projekty inwestycyjne nie stanowią jednostkowego projektu inwestycyjnego w rozumieniu pkt 60 wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej na lata 2007–2013.

5.5.2.3. Inwestycja początkowa w obszarze technologii informacyjnych

- (94) Projekt dotyczył nabycia nowego sprzętu informatycznego wraz z nowymi aplikacjami na potrzeby zapewnienia stabilnego bezpieczeństwa informatycznego w celu zwiększenia stabilności i wydajności produkcji samochodów osobowych. Inwestycje w obszarze technologii informacyjnych nie są strategicznie i technicznie powiązane ze zgłoszonym projektem w sposób ekonomicznie niepodzielny. Ponadto decyzje inwestycyjne w sprawie projektu dotyczącego technologii informacyjnych i w sprawie zgłoszonego projektu podjęto niezależnie od siebie. Komisja uważa zatem, że oba projekty inwestycyjne nie stanowią jednostkowego projektu inwestycyjnego w rozumieniu pkt 60 wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej na lata 2007–2013.

5.5.3. OGÓLNY WNIOSEK W SPRAWIE STANDARDOWYCH KRYTERIÓW ZGODNOŚCI

- (95) W związku z powyższym Komisja uważa, że koszty oprzyrządowania wynoszące 136,3 mln EUR można uznać za wydatki kwalifikowalne w ramach zgłoszonego projektu, wcześniejszych inwestycji nie trzeba natomiast brać pod uwagę. Kwota wydatków kwalifikowalnych, którą należy uwzględnić przy obliczaniu maksymalnej dopuszczalnej intensywności pomocy, wynosi 623,9 mln EUR (599,6 mln EUR w wartości zdyskontowanej), jak przedstawiono w tabeli 2 niniejszej decyzji. Z zastosowania mechanizmu obniżania pułapu pomocy określonego w pkt 67 wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej na lata 2007–2013 wynika, że poniesione wydatki kwalifikowalne prowadzą do maksymalnej dopuszczalnej intensywności pomocy na poziomie 6,13 % EDB w odniesieniu do przedmiotowego projektu.
- (96) Ze względu na fakt, że intensywność proponowanej pomocy (36,15 mln EUR w wartości bieżącej, intensywność pomocy na poziomie 6,03 %) nie przekracza maksymalnej dopuszczalnej intensywności pomocy, a zgłoszonej pomocy nie można łączyć z dalszą regionalną pomocą inwestycyjną, proponowana intensywność pomocy w odniesieniu do przedmiotowego projektu jest zgodna z wytycznymi w sprawie krajowej pomocy regionalnej na lata 2007–2013.
- (97) W związku z powyższym, a także ponieważ nie przedłożono żadnych informacji, które mogłyby wpłynąć na wnioski Komisji zawarte w decyzji o wszczęciu postępowania w odniesieniu do standardowych kryteriów zgodności, o których mowa w motywie 85, Komisja uważa, że standardowe kryteria zgodności określone w wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej na lata 2007–2013 są spełnione.

5.6. STOSOWANIE TESTÓW OKREŚLONYCH W PKT 68 WYTYCZNYCH W SPRAWIE KRAJOWEJ POMOCY REGIONALNEJ NA LATA 2007–2013

- (98) W ramach formalnego postępowania wyjaśniającego Komisja musi przeprowadzić szczegółową ocenę, chyba że może bez wątplenia ustalić w ramach tej procedury, że nie przekroczone progów wymagających przeprowadzenia szczegółowej oceny przewidzianych w testach określonych w pkt 68 lit. a) i b) ⁽²²⁾. Aby przeprowadzić odpowiednie testy, Komisja musi najpierw ustalić odpowiednie definicje rynku produktowego i geograficznego.
- (99) W motywie 45 swojej decyzji o wszczęciu postępowania Komisja uznała, że do celów pkt 68 wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej na lata 2007–2013 produktami, których dotyczy projekt inwestycyjny, są samochody osobowe należące do segmentów rynku A0, A i B według klasyfikacji POLK.
- (100) Komisja pozostawiła kwestię dokładnego zdefiniowania właściwego rynku produktowego otwartą i rozważyła wszystkie możliwe alternatywne definicje rynku, w tym w szczególności najmniejszy podział, dla którego dostępne są dane.

⁽²²⁾ Oczywiście, w każdym przypadku, a tym samym niezależnie od progów określonych w pkt 68 wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej na lata 2007–2013, Komisja musi porównać skutki pozytywne i negatywne pomocy przed sformulowaniem wniosku co do jej zgodności z rynkiem wewnętrznym. Zob. wyrok Sądu w sprawie T-304/08 Smurfit Kappa Group przeciwko Komisji, ECLI:EU:T:2012:351, pkt 94.

- (101) Praktyka stosowania najwęższej definicji rynku opartej na poszczególnych segmentach przemysłu motoryzacyjnego jest dobrze ugruntowana w porównywalnych decyzjach, w tym w ostatecznych decyzjach ⁽²³⁾.
- (102) Praktyka ta opiera się na poglądzie, że konkurenci we wszystkich segmentach rynku, w tym w najmniejszym możliwym segmencie, zasługują na ochronę przed podmiotami o pozycji dominującej.
- (103) Jest ona również uzasadniona względami ekonomicznymi istotnymi dla konkurencji. Dokładniej rzecz ujmując, podejście to opiera się na teorii, że substytucyjność dwóch produktów po stronie popytu występuje wtedy, gdy konsument uznaje je za zamiennie, biorąc pod uwagę ich cechy, cenę i przeznaczenie. Poprzez swoją praktykę badania udziałów w rynku również w najmniejszym możliwym segmencie rynku motoryzacyjnego, w odniesieniu do którego dostępne są informacje, Komisja kieruje się dokładnie tą logiką, tj. uważa, że zastępowalność pod względem ceny, cech i przeznaczenia jest najsilniejsza między produktami należącymi do tego samego segmentu. W tym sensie przyjmowanie jak najmniejszego segmentu rynku jako jednego możliwego rynku odzwierciedla logikę pkt 28 wytycznych w sprawie oceny horyzontalnego połączenia przedsiębiorstw, który stanowi, że „produkty mogą być różnicowane w zakresie rynku właściwego w taki sposób, że niektóre z nich są bliższymi substytutami niż inne. Im wyższy poziom substytucyjności pomiędzy produktami łączących się przedsiębiorstw, tym bardziej prawdopodobne, iż przedsiębiorstwa te znacznie podniosą ceny. [...] Bardziej prawdopodobne jest, że łączące się przedsiębiorstwa stłumią swą chęć podnoszenia cen, kiedy przedsiębiorstwa konkurencyjne produkują bliskie substytuty produktów łączących się przedsiębiorstw, niż w przypadku gdy oferują one dalsze substytuty”.
- (104) Również z tego powodu konwencjonalne samochody osobowe tradycyjnie dzieli się na segmenty i dlatego przemysł motoryzacyjny przypisuje modele do różnych dobrze znanych segmentów. Jest to kwestia, która skłoniła Komisję do stosowania praktyki definiowania rynku właściwego w sprawach związanych z rynkiem motoryzacyjnym również pod względem poszczególnych segmentów, i jest to powód, dla którego państwa członkowskie przedstawiły argumenty dotyczące rynku właściwego w przedmiotowej sprawie i w innych sprawach w przeszłości w odniesieniu do poszczególnych segmentów.
- (105) Ze względu na fakt, że Autoeuropa będzie produkowała samochody należące do segmentów A0 i [...] według klasyfikacji POLK i mogłaby również produkować samochody należące do segmentu B według klasyfikacji POLK, Komisja uznała, że w badanej sprawie jako możliwe rynki właściwe należy rozważyć te poszczególne segmenty dla samochodów typu SUV oraz segment SUV-B według klasyfikacji Global Insight, a także segment połączony (A0-B) według klasyfikacji POLK.
- (106) Komisja uznała, że właściwy rynek geograficzny dla omawianych produktów obejmuje co najmniej EOG. Władze portugalskie i Autoeuropa przyjęły, że do celów tego zgłoszenia Komisja stosuje wspomnianą definicję rynku geograficznego. ⁽²⁴⁾
- (107) W świetle powyższego, a także ze względu na fakt, że w trakcie formalnego postępowania wyjaśniającego Komisja nie otrzymała żadnych dodatkowych informacji wykazujących, że powinna zmienić swoje wnioski zawarte w decyzji o wszczęciu postępowania, Komisja podtrzymuje swoją ocenę w odniesieniu do definicji rynku produktowego i geograficznego.

5.6.1. WNIOSEK DOTYCZĄCY TESTU UDZIAŁU W RYNKU (PKT 68 LIT. A) WYTYCZNYCH W SPRAWIE KRAJOWEJ POMOCY REGIONALNEJ NA LATA 2007–2013)

- (108) Komisja przeprowadziła test określony w pkt 68 lit. a) wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej na lata 2007–2013 w odniesieniu do wszystkich możliwych rynków produktowych i geograficznych, aby sprawdzić, czy udział beneficjenta w rynku przekracza 25 % przed rozpoczęciem inwestycji i po jej zakończeniu.
- (109) Z uwagi na fakt, że niemożliwe było ustalenie jednego właściwego rynku produktowego i geograficznego, konieczne było uwzględnienie wyników dla wszystkich możliwych rynków. Udział VW Group w rynku w poszczególnych segmentach A i B oraz w połączonych segmentach A0, A i B (zgodnie z klasyfikacją POLK) w EOG przekracza 25 % we wszystkich latach od 2013 r. do 2019 r. Komisja stwierdza zatem, że przekroczono próg określony w pkt 68 lit. a).

⁽²³⁾ Zob. np. ostateczna decyzja Komisji w sprawie Porsche, SA. 34118 (przyjęta w lipcu 2014 r.), w której Komisja pozostawiła kwestię definicji rynku otwartą i zastosowała tradycyjne podejście polegające na zbadaniu wszystkich „właściwych rynków produktowych, które [...] wiążą się z alternatywną segmentacją rynku z poszczególnymi segmentami samochodów (w tym z najmniejszym podziałem, dla którego dostępne są dane)”. Zob. motyw 86 tej decyzji, w którym przytacza się szereg spraw, w tym sprawę Fiat Powertrain Technologies, S.A.30340, motyw 88 („Ponieważ projekt nie przekracza progów przewidzianych w pkt 68 lit. a) wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej na poziomie najmniejszego podziału rynków produktowych niższego szczebla, w odniesieniu do których dostępne są dane, projekt nie przekracza progów przewidzianych w pkt 68 lit. a) wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej w odniesieniu do wszystkich możliwych kombinacji tych segmentów samochodów osobowych”). Decyzje w sprawie pomocy państwa SA.30340 Fiat Powertrain Technologies, decyzja z dnia 9 lutego 2011 r., (C(2011) 612) (Dz.U. C 151 z 21.5.2011, s. 5); SA. 32169 Volkswagen Sachsen, decyzja z dnia 13 lipca 2011 r. (C(2011) 4935) (Dz.U. C 361 z 10.12.2011, s. 17).

⁽²⁴⁾ Zob. również sekcja 3.3.2.2 decyzji o wszczęciu postępowania.

5.6.2. WNIOSEK DOTYCZĄCY TESTU WZROSTU ZDOLNOŚCI PRODUKCYJNEJ NA NIERENTOWNYM RYNKU (PKT 68 LIT. B) WYTYCZNYCH W SPRAWIE KRAJOWEJ POMOCY REGIONALNEJ NA LATA 2007–2013)

- (110) Ponieważ wynik testu określonego w pkt 68 lit. a) wymaga już przejścia do szczegółowej oceny pomocy, nie ma potrzeby przeprowadzania testu określonego w pkt 68 lit. b).

5.6.3. WNIOSEK

- (111) W świetle powyższych ustaleń Komisja stwierdza, że przekroczono odnośny próg określony w pkt 68 lit. a). Komisja postanawia zatem, że po wszczęciu postępowania zgodnie z art. 108 ust. 2 TFUE przeprowadzi szczegółową ocenę, aby stwierdzić, czy przedmiotowa pomoc jest niezbędna do wywołania efektu zachęty do realizacji inwestycji oraz czy korzyści płynące ze środka pomocy przewyższają wynikające z niego zakłócenie konkurencji oraz wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

5.7. SZCZEGÓŁOWA OCENA ŚRODKA POMOCY

- (112) Szczegółową ocenę przeprowadza się na podstawie komunikatu w sprawie kryteriów oceny pomocy regionalnej.

5.7.1. POZYTYWNE SKUTKI POMOCY

5.7.1.1. Cel pomocy

- (113) Zgodnie z pkt 12 komunikatu w sprawie kryteriów oceny pomocy regionalnej państwa członkowskie muszą wykazać wkład projektu inwestycyjnego w rozwój danego regionu. Komisja odnotowuje pozytywny wpływ regionalny inwestycji przedstawiony przez Portugalię (zob. motywy 45–49 powyżej) i jest zdania, że w szczególności wpływ polegający na tworzeniu bezpośrednio i pośrednio miejsc pracy, wprowadzaniu w regionie dodatkowych dostawców, transfer wiedzy do regionu oraz poprawieniu regionalnego zasobu umiejętności stanowi istotny wkład w rozwój regionu i w osiąganie unijnego celu spójności.

5.7.1.2. Adekwatność instrumentu pomocy

- (114) W pkt 17 i 18 komunikatu w sprawie kryteriów oceny pomocy regionalnej podkreślono, że pomoc państwa w formie pomocy na inwestycję początkową jest tylko jednym ze sposobów przewyciężenia niedoskonałości rynku oraz sprzyjania rozwojowi gospodarczemu regionów słabiej rozwiniętych. Pomoc jest odpowiednim instrumentem, jeśli ma ona zalety względem innych środków z zakresu polityki. Zgodnie z pkt 18 komunikatu w sprawie kryteriów oceny pomocy regionalnej „środku uznawane są za odpowiedni instrument, jeżeli państwo członkowskie rozważało inne rozwiązania, ale potwierdzone zostały korzyści wynikające z zastosowania instrumentu selektywnego, takiego jak pomoc państwa dla konkretnego przedsiębiorstwa”.
- (115) Portugalia uzasadniła (zob. motywy 51 i 52 powyżej) adekwatność instrumentu pomocy sytuacją gospodarczą w regionie Península de Setúbal, dowodząc, że region ten jest słabiej rozwinięty w porównaniu ze średnią krajową: w latach 2011–2013 regionalny PKB na mieszkańca wynosił około 75 % portugalskiej średniej.
- (116) Z uwagi na sytuację społeczno-ekonomiczną regionu Península de Setúbal, potwierdzoną jego statusem regionu kwalifikującego się do pomocy regionalnej zgodnie z art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE przy pułapie intensywności pomocy wynoszącym 15 %, oraz zgodnie z wcześniejszą praktyką decyzyjną (np. decyzja w sprawie Dell Poland⁽²⁵⁾ i decyzja w sprawie Porsche⁽²⁶⁾) Komisja uznaje, że przyznanie pomocy państwa jest odpowiednim instrumentem do osiągnięcia celu rozwoju regionalnego w danym regionie.

5.7.1.3. Efekt zachęty/scenariusz alternatywny

- (117) Zgodnie z pkt 20 komunikatu w sprawie kryteriów oceny pomocy regionalnej wymagane jest spełnienie kryteriów dotyczących formalnej oceny efektu zachęty określonych w pkt 38 wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej na lata 2007–2013. Komisja potwierdziła w sekcji 5.5 powyżej, że w przypadku zgłoszonego projektu kryteria te spełniono. W odniesieniu do znacznego efektu zachęty w komunikacie w sprawie kryteriów oceny pomocy regionalnej wymaga się, aby Komisja szczegółowo zbadała, czy pomoc jest

⁽²⁵⁾ Decyzja Komisji 2010/54/WE z dnia 23 września 2009 r. w sprawie pomocy, której Polska zamierza udzielić na rzecz Dell Products (Poland) Sp. z o.o. C 46/08 (ex N 775/07) (Dz.U. L 29 z 2.2.2010, s. 8), motyw 171.

⁽²⁶⁾ SA. 34118 (2012/C, ex 2011/N), decyzja dotychczas nieopublikowana w Dz.U., dostępna na stronie http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm?clear=1&policy_area_id=3, motyw 107.

konieczna do zmiany postępowania beneficjenta, tak aby zrealizował on (dodatkowe) inwestycje na obszarze objętym pomocą. Punkt 22 komunikatu w sprawie kryteriów oceny pomocy regionalnej stanowi, że efekt zachęty można udowodnić w dwóch potencjalnych sytuacjach: w przypadku braku pomocy żadna inwestycja nie zostałaby zrealizowana, ponieważ bez pomocy inwestycja nie byłaby opłacalna dla przedsiębiorstwa w żadnej lokalizacji (scenariusz 1); w przypadku braku pomocy inwestycja zostałaby zrealizowana w innej lokalizacji (scenariusz 2).

- (118) W komunikacie w sprawie kryteriów oceny pomocy regionalnej nakłada się na państwo członkowskie wymóg wykazania zaistnienia efektu zachęty wynikającego z udzielenia pomocy oraz wymóg dostarczenia jasnych dowodów na to, że pomoc wywarła wpływ na wybór inwestycyjny lub wybór lokalizacji. Tym samym ciężar dowodu zaistnienia efektu zachęty spoczywa na państwie członkowskim. W tym kontekście państwo członkowskie jest również zobowiązane do przedstawienia wyczerpującego opisu scenariusza alternatywnego, który nie przewiduje udzielenia pomocy beneficjentowi. Scenariusz alternatywny musi zostać uznany przez Komisję za realistyczny.
- (119) Władze portugalskie stwierdziły (zob. motyw 54 powyżej), że pomoc udzielona Autoeuropie jest objęta zakresem scenariusza 2, i przedstawiły scenariusz alternatywny odzwierciedlający konkretne planowanie inwestycji i lokalizację na potrzeby zgłoszonego projektu, w którym to scenariuszu rozważono jako alternatywę umiejscowienie zakładu w [lokalizacji 1 na obszarze EOG nieobjętym pomocą], [...].
- (120) Punkt 25 komunikatu w sprawie kryteriów oceny pomocy regionalnej stanowi, że w scenariuszu 2 państwo członkowskie może udowodnić zaistnienie efektu zachęty wynikającego z udzielenia pomocy poprzez dostarczenie dokumentów danego przedsiębiorstwa wykazujących, że przeprowadzono porównanie kosztów i korzyści płynących z wyboru jako lokalizacji inwestycji obszaru objętego pomocą w porównaniu z alternatywną lokalizacją. Zachęca się państwo członkowskie, aby opierało się na sprawozdaniach finansowych, wewnętrznych biznesplanach i dokumentach przedstawiających różne scenariusze inwestycyjne.
- (121) Portugalia dostarczyła (zob. motywy 68, 70 i 71 powyżej) oryginalne aktualne dowody dokumentujące wieloetapowy proces decyzyjny VW Group oraz – w odniesieniu do zgłoszonego projektu – marki Volkswagen, w ramach którego podejmuje się najpierw decyzję w sprawie produktu, a następnie decyzję w sprawie inwestycji i lokalizacji.
- (122) Z dokumentacji tej wynika, że po ustaleniu w 2012 r. w ramach 61. rundy planowania potencjału sprzedaży nowych produktów w segmencie SUV-A0 i [...] (...) dział controllingu [dział controllingu grupy] wstępnie określił w lipcu 2012 r. cztery warianty lokalizacji produkcji: Setúbal, [lokalizację 1 na obszarze EOG nieobjętym pomocą], [lokalizację 2 poza EOG] oraz [lokalizację 3 na obszarze EOG nieobjętym wsparciem], stosując dwa główne kryteria: czy w istniejącym zakładzie nadal można zainstalować dodatkowe zdolności oraz czy istniejące zakłady w danym miejscu są zgodne z planowaną inwestycją. W obliczeniach przeprowadzonych przez [dział controllingu grupy] uwzględniono również wielkość sprzedaży [wcześniej określonego modelu], w przypadku którego rozpoczęcie produkcji zaplanowano w podobnych ramach czasowych. Opracowano trzy rozwiązania alternatywne, w których wielkość produkcji podzielono między wszystkie cztery lokalizacje. W odniesieniu do każdego scenariusza alternatywnego obliczono koszty produkcji jednego samochodu osobowego, a wynik tym obliczeń wykazał, że w danym momencie najlepszym rozwiązaniem byłoby połączenie wielkości produkcji [wcześniej określonego modelu] i SUV-A0 w [lokalizacji 1 na obszarze EOG nieobjętym pomocą] i ograniczenie nowych wielkości produkcji w regionie Setúbal do segmentu [...].
- (123) W ramach późniejszego procesu planowania działań controllingu postanowił wykluczyć [lokalizację 3 na obszarze EOG nieobjętym pomocą] ze względu na niekorzystną wysokość kosztów personelu, oraz [lokalizację 2 poza EOG] ze względu na niekorzystną wysokość kosztów logistycznych, wskutek czego jedynie [lokalizacja 1 na obszarze EOG nieobjętym pomocą] pozostała jako realistyczna alternatywa dla regionu Setúbal.
- (124) Komisja zauważa, że w styczniu 2014 r. Volkswagen postanowił umiejscowić produkcję [wcześniej określonego modelu] w [lokalizacji 1 na obszarze EOG nieobjętym pomocą] i [lokalizacji 2 poza EOG], gdzie już produkowano poprzedni model. Portugalia przedstawiła dowody na to, że nawet po podjęciu decyzji w sprawie [wcześniej określonego modelu] [lokalizacja 1 na obszarze EOG nieobjętym pomocą] pozostała realistycznym scenariuszem dla zgłoszonej inwestycji. Przekazane dokumenty umożliwiły Komisji stwierdzenie, że w marcu 2014 r., kiedy VAP podjął decyzję w sprawie produktu, [lokalizacja 1 na obszarze EOG nieobjętym pomocą] miała wystarczającą zdolność do sprostania potrzebom zgłoszonego projektu. Potwierdza to również decyzja VW Group z marca 2015 r. w sprawie produkowania w [lokalizacji 1 na obszarze EOG nieobjętym pomocą] innego modelu przy podobnej rocznej zdolności produkcyjnej jak w przypadku zgłoszonego projektu.
- (125) Ponadto Komisja potwierdziła, że wszystkie istotne koszty związane z dodatkowymi zmianami niezbędnymi w [lokalizacji 1 na obszarze EOG nieobjętym pomocą] w celu zapewnienia dodatkowej zdolności koniecznej na potrzeby zgłoszonego projektu zostały uwzględnione w scenariuszu alternatywnym. Ponadto Komisja przyjmuje do wiadomości argument Portugalii, że gdyby regionu Setúbal nie wybrano na lokalizację zgłoszonego projektu, Autoeuropa mogłaby być zmuszona zamknąć przynajmniej główne części zakładu. Komisja potwierdziła, że zarówno koszty zwolnienia pracowników w regionie Setúbal, jak i koszty zwrotu pomocy państwa przyznanej w ramach wcześniejszych projektów inwestycyjnych, o których mowa w sekcji 4.2, zostały uwzględnione w scenariuszu alternatywnym.

- (126) Komisja jest również przekonana, że obliczenia kosztów inwestycji i produkcji w obu lokalizacjach wykorzystane w scenariuszu alternatywnym są dokładne i oparte na wiarygodnych danych dostarczonych przez fabryki lub na wiarygodnych założeniach.
- (127) Jak opisano w motywie 70 niniejszej decyzji i załączniku I do niej, z szacunkowych obliczeń kosztów produkcji związanych z daną lokalizacją, które obejmują koszty produkcji i koszty inwestycji, wynika, że różnica w kosztach między regionem Setúbal a [lokalizacją 1 na obszarze EOG nieobjętym pomocą] wynosi 90 mln EUR w wartości nominalnej na niekorzyść regionu Setúbal. Aby zmniejszyć tę różnicę, a także z uwagi na przyszłą decyzję formalną VAI w sprawie lokalizacji projektu inwestycyjnego, po podjęciu przez VAP w dniu 10 marca 2014 r. decyzji w sprawie produktu Autoeuropa złożyła w dniu 31 marca 2014 r. wniosek o przyznanie pomocy.
- (128) W dniach 28 maja 2014 r. i 26 czerwca 2014 r. VAI postanowił zlokalizować zgłoszoną inwestycję w regionie Setúbal. Jak udokumentowano w protokołach posiedzeń VAI, decyzję tę przyjęto wyraźnie z zastrzeżeniem dostępności pomocy państwa. Prace nad projektem rozpoczęły się w dniu 26 czerwca 2014 r.
- (129) Komisja już ustaliła powyżej (zob. motyw 85), że zgodnie z pkt 20 komunikatu w sprawie kryteriów oceny pomocy regionalnej formalne wymogi dotyczące efektu zachęty określone w pkt 38 wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej na lata 2007–2013 zostały spełnione. Ponadto władze portugalskie dostarczyły jasne dowody na to, że pomoc efektywnie wywarła wpływ na wybór lokalizacji inwestycji, ponieważ decyzję VW Group o umiejscowieniu zgłoszonego projektu w regionie Setúbal podjęto dopiero po podpisaniu umowy inwestycyjnej⁽²⁷⁾, w której potwierdzono, że projekt inwestycyjny będzie się kwalifikował do pomocy państwa. Komisja uważa, że – zgodnie z pkt 23 i 25 komunikatu w sprawie kryteriów oceny pomocy regionalnej – scenariusz alternatywny przedstawiony przez Portugalię jest realistyczny i poparty oryginalnymi aktualnymi dowodami potwierdzającymi rzeczywisty (znaczący) efekt zachęty wynikający z pomocy: poprzez zmniejszenie różnicy w rentowności między oboma lokalizacjami na korzyść regionu Setúbal pomoc przyczyniła się do zmiany decyzji w sprawie lokalizacji podjętej przez przedsiębiorstwo będące beneficjentem. Bez pomocy przedmiotowa inwestycja nie zostałaby zrealizowana w regionie Setúbal.

5.7.1.4. Proporcjonalność pomocy

- (130) Jak stanowi pkt 29 komunikatu w sprawie kryteriów oceny pomocy regionalnej, aby można było uznać pomoc za proporcjonalną, jej wysokość oraz intensywność muszą być ograniczone do minimum koniecznego do realizacji inwestycji na obszarze objętym pomocą.
- (131) Ogólnie rzecz biorąc, pomoc regionalną uznaje się za proporcjonalną do wagi problemów występujących na obszarze objętym pomocą, jeżeli pomoc ta nie przekracza mającego zastosowanie pułapu pomocy regionalnej, łącznie z automatycznym i stopniowym zmniejszaniem pułapów pomocy regionalnej dla dużych projektów inwestycyjnych (co jest już uwzględnione na mającej zastosowanie mapie pomocy regionalnej). W tym przypadku zastosowana intensywność pomocy nie przekracza pułapów pomocy regionalnej, skorygowanych zgodnie z mechanizmem zmniejszania pułapów, o którym mowa w motywie 96.
- (132) Poza ogólną zasadą proporcjonalności zawartą w wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej na lata 2007–2013 w komunikacie w sprawie kryteriów oceny pomocy regionalnej wymaga się przeprowadzenia bardziej szczegółowej oceny. W przypadku scenariusza 2 określonego w komunikacie w sprawie kryteriów oceny pomocy regionalnej pomoc uznaje się za proporcjonalną, jeśli pokrywa ona różnicę kosztów netto poniesionych przez beneficjenta w celu realizacji inwestycji na obszarze objętym pomocą oraz kosztów netto potrzebnych do realizacji inwestycji w alternatywnej lokalizacji.
- (133) Z dokumentacji przedłożonej przez Portugalię (zob. motywy 68, 70 i 71 powyżej) wynika, że pomoc była ograniczona do niezbędnej kwoty, ponieważ nie przekraczała różnicy kosztów umiejscowienia inwestycji w regionie Setúbal i w [...]. Obliczenia przeprowadzone w trakcie analizy scenariusza alternatywnego (i oparte na dokumentach opracowanych równocześnie z decyzją w sprawie inwestycji) wykazują, że nawet jeżeli uwzględni się pomoc, Setúbal jest o 14,6 mln EUR w wartości zdyskontowanej kosztowniejszą lokalizacją niż [lokalizacja 1 na obszarze EOG nieobjętym pomocą]. Komisja zauważa, że pozostałą różnicę w kosztach uznano za możliwą do zaakceptowania ze względu na określone aspekty jakościowe, takie jak względy odpowiedzialności społecznej (bez inwestycji Autoeuropa byłaby zmuszona zamknąć główne części zakładu w regionie Setúbal) lub możliwość zaspokojenia przez Setúbal zapotrzebowania w szczytowych okresach produkcji bez wsparcia ze strony innych zakładów, podczas gdy [lokalizacja 1 na obszarze EOG nieobjętym pomocą] wiązałaby się z koniecznością przeniesienia części produkcji do [lokalizacji poza EOG]. W przypadku przeprowadzenia obliczeń z uwzględnieniem zgłoszonej zdyskontowanej kwoty pomocy w wysokości 36,15 mln EUR⁽²⁸⁾ związana z lokalizacją różnica kosztów na niekorzyść regionu Setúbal nadal wynosiłaby 11,85 mln EUR (48 mln EUR – 36,15 mln EUR).

⁽²⁷⁾ Umowa inwestycyjna zawierała klauzulę zawieszającą uzależniającą wykonanie tej umowy od decyzji VW Group o realizacji lub o rezygnacji z realizacji projektu, pod warunkiem że decyzja taka zostanie podjęta przed dniem 30 czerwca 2014 r.

⁽²⁸⁾ Zob. wyjaśnienie różnicy w kwotach pomocy w przypisie 19 powyżej.

- (134) Z uwagi na to, że pomoc jest ograniczona do kwoty wymaganej w celu pokrycia dodatkowych kosztów netto umiejscowienia projektu inwestycyjnego w regionie Setúbal w porównaniu z alternatywną lokalizacją [lokalizacja 1 na obszarze EOG nieobjętym pomocą], Komisja uznaje, że wykazano proporcjonalność pomocy w momencie podjęcia decyzji w sprawie lokalizacji.

5.7.2. NEGATYWNE SKUTKI POMOCY DLA KONKURENCJI I HANDLU

- (135) Punkt 40 komunikatu w sprawie kryteriów oceny pomocy regionalnej stanowi, że „jeśli natomiast scenariusz alternatywny wskazuje, że mimo braku pomocy inwestycja byłaby zrealizowana, aczkolwiek być może w innej lokalizacji (scenariusz 2), oraz jeśli pomoc ta jest proporcjonalna, ewentualne wskaźniki zakłóceń, takie jak wysoki udział w rynku oraz wzrost mocy produkcyjnych, na nierentownym rynku pozostają w zasadzie bez zmian niezależnie od faktu udzielenia pomocy”.
- (136) Bez zgłoszonej pomocy inwestycja zostałaby zrealizowana w innej lokalizacji w EOG, czego skutkiem byłyby taki sam poziom zakłócenia konkurencji (tj. scenariusz 2). Ponieważ pomoc ograniczona jest do minimum niezbędnego do zrównoważenia kosztów dodatkowych wynikających z regionalnych ograniczeń obszaru objętego pomocą, nie ma nadmiernego negatywnego wpływu na konkurencję, takiego jak wypieranie inwestycji sektora prywatnego.
- (137) Zgodnie z pkt 50 komunikatu w sprawie kryteriów oceny pomocy regionalnej ze względu na geograficzny charakter pomocy potencjalne negatywne skutki lokalizacyjne pomocy regionalnej są już uwzględnione i ograniczone w pewnym stopniu przez wytyczne w sprawie krajowej pomocy regionalnej oraz mapy pomocy regionalnej, które definiują szczegółowo obszary kwalifikujące się do przyznania pomocy regionalnej, uwzględniając słuszne cele i cele polityki spójności oraz kwalifikowalne poziomy intensywności pomocy. Zgodnie jednak z pkt 53 komunikatu w sprawie kryteriów oceny pomocy regionalnej, jeżeli bez pomocy dana inwestycja zostałaby przeprowadzona w biedniejszym regionie (im słabiej rozwinięty region, tym wyższa maksymalna intensywność pomocy) lub w regionie, który uważany jest za równie słabo rozwinięty jak region docelowy (o identycznej maksymalnej intensywności pomocy regionalnej), stanowiłoby to negatywny skutek dla wymiany handlowej i negatywny element w ogólnym teście bilansującym, który nie może być zrównoważony przez jakiegokolwiek inne elementy pozytywne, ponieważ jest sprzeczny z podstawowymi zasadami pomocy regionalnej.
- (138) W przypadku zgłoszonego projektu nie brano pod uwagę inwestycji od podstaw, ponieważ pakiet inwestycyjny obejmujący [140 000–160 000] samochodów osobowych należących do segmentu cenowego rynku [...] jest zbyt mały, aby taka inwestycja była opłacalna. W wyniku zastosowania dwóch kryteriów, które dotyczyły istniejących zdolności dodatkowych i zgodności zakładów z planowanym projektem, jedyne wstępne lokalizacje alternatywne ograniczono do [lokalizacji 1] (obszar [EOG] nieobjęty pomocą), [lokalizacji 2] ([poza EOG]) i [lokalizacji 3] ([obszar EOG nieobjęty pomocą]); na późniejszym etapie wykluczono [lokalizację 2 poza EOG] i [lokalizację 3 na obszarze EOG nieobjętym pomocą], ponieważ charakteryzowały się one, odpowiednio, wysokimi kosztami logistycznymi i wysokimi kosztami personelu.
- (139) Komisja stwierdza zatem, że nic nie wskazuje na to, że inwestycja zostałaby zlokalizowana na innym obszarze objętym pomocą o wyższym lub podobnym pułapie intensywności pomocy: z tego względu Komisja uznaje, że pomoc nie ma skutku szkodliwego dla spójności, który byłby sprzeczny z podstawowymi zasadami pomocy regionalnej, oraz że pomoc nie ma nadmiernego negatywnego wpływu na wymianę handlową.

5.8. BILANS

- (140) Po stwierdzeniu, że przedmiotowa pomoc stanowi zachętę do realizacji inwestycji w danym regionie oraz że jest ona proporcjonalna, należy porównać jej skutki pozytywne i negatywne.
- (141) W ramach oceny potwierdzono, że przedmiotowy środek pomocy wywołuje efekt zachęty do realizacji inwestycji w istotny sposób przyczyniającej się do rozwoju regionu słabiej rozwiniętego, który zgodnie z art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE kwalifikuje się do uzyskania pomocy regionalnej, przy czym środek ten nie pozbawia przedmiotowej inwestycji żadnego regionu o takim samym lub wyższym pułapie intensywności pomocy (brak skutku szkodliwego dla spójności). Według Komisji przyciągnięcie inwestycji do biedniejszego regionu jest korzystniejsze dla spójności Unii niż zlokalizowanie takiej samej inwestycji w regionie lepiej rozwiniętym. Jak stanowi pkt 53 komunikatu w sprawie kryteriów oceny pomocy regionalnej, Komisja jest zdania, że „pozytywne skutki pomocy regionalnej, które jedynie wyrównują różnicę w kosztach netto inwestycji w stosunku do bardziej rozwiniętej alternatywnej lokalizacji inwestycji [...] zostaną zasadniczo wzięte pod uwagę, w ramach testu bilansującego, aby zrównoważyć potencjalne negatywne skutki wyboru alternatywnej lokalizacji dla nowej inwestycji”.

- (142) W związku z powyższym Komisja stwierdza, że biorąc pod uwagę proporcjonalność pomocy do różnicy kosztów netto związanych z realizacją inwestycji w wybranej lokalizacji i kosztów netto powstających w bardziej rozwiniętej alternatywnej lokalizacji, pozytywne skutki pomocy pod względem jej celu i adekwatności, jak wykazano powyżej, przewyższają negatywne skutki wynikające z alternatywnej lokalizacji.
- (143) Zgodnie z pkt 68 wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej na lata 2007–2013 i w świetle dogłębnej oceny przeprowadzonej na podstawie komunikatu w sprawie kryteriów oceny pomocy regionalnej Komisja stwierdza, że przedmiotowa pomoc jest niezbędna do wywołania efektu zachęty do realizacji inwestycji oraz że korzyści płynące ze źródła pomocy przewyższają wynikające z niego zakłócenie konkurencji oraz wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

6. WNIOSEK

- (144) Komisja stwierdza, że proponowana regionalna pomoc inwestycyjna na rzecz Volkswagen Autoeuropa, Lda przyznana w dniu 30 kwietnia 2014 r., z zastrzeżeniem jedynie zatwierdzenia przez Komisję, spełnia wszystkie warunki określone w wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej na lata 2007–2013 oraz w komunikacie w sprawie kryteriów oceny pomocy regionalnej i dlatego można ją uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym zgodnie z art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE.
- (145) Komisja przypomina, że zgodnie z motywem 16 decyzji o wszczęciu postępowania Portugalia zobowiązała się, że ani zgłoszona kwota pomocy, ani zgłoszona intensywność pomocy nie zostaną przekroczone, jeżeli zrealizowane wydatki kwalifikowalne będą się różnić od kwoty planowanej, którą uwzględniono w zgłoszeniu i w obliczeniu maksymalnej kwoty pomocy. Portugalia zobowiązała się również do przedstawiania Komisji okresowego sprawozdania (zawierającego informacje dotyczące wypłacanych kwot oraz wszelkich innych projektów inwestycyjnych rozpoczynanych w tym samym zakładzie) co pięć lat, począwszy od zatwierdzenia pomocy przez Komisję, oraz szczegółowego sprawozdania końcowego w terminie sześciu miesięcy od wypłacenia ostatniej transzy pomocy zgodnie ze zgłoszonym harmonogramem płatności,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Pomoc państwa, którą Portugalia planuje wdrożyć na rzecz Volkswagen Autoeuropa, Lda, wynosząca 36,15 mln EUR w wartości bieżącej i reprezentująca maksymalną intensywność pomocy na poziomie 6,03 % ekwiwalentu dotacji brutto, jest zgodna z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

W związku z tym zezwala się na wdrożenie pomocy w kwocie maksymalnie 36,15 mln EUR w wartości bieżącej i odpowiadającej maksymalnej intensywności pomocy na poziomie 6,03 % ekwiwalentu dotacji brutto.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Portugalskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 27 listopada 2015 r.

W imieniu Komisji
Margrethe VESTAGER
Członek Komisji