

A BIZOTTSÁG (EU) 2017/166 HATÁROZATA**(2015. november 27.)****a Portugália által a Volkswagen Autoeuropa, Lda javára végrehajtani tervezett SA. 38831 (2014/C)
(ex 2014/N) számú állami támogatásról***(az értesítés a C(2015) 8232. számú dokumentummal történt)***(Csak a portugál nyelvű szöveg hiteles)****(EGT-vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 108. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

miután felkérte az érdekelt feleket, hogy nyújtsák be észrevételeiket a rendelkezéseknek megfelelően ⁽¹⁾,

mivel:

1. AZ ELJÁRÁS

- (1) 2014. június 30-án érkezett elektronikus értesítésében Portugália regionális beruházási támogatást jelentett be, amelyet a Bizottság jóváhagyásától függően 2014. április 30-án nyújtott a Volkswagen Autoeuropa, Lda (a továbbiakban: Autoeuropa) javára.
- (2) 2014. október 2-án kelt levelében a Bizottság tájékoztatta Portugáliát, hogy a támogatással kapcsolatban az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárás megindításáról határozott.
- (3) Az eljárás megindításáról szóló bizottsági határozatot közzétették az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ⁽²⁾. A Bizottság felkérte az érdekelt feleket, hogy az intézkedéssel kapcsolatban nyújtsák be észrevételeiket.
- (4) Portugália 2014. december 15-én nyújtotta be észrevételeit az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatban (2014/127950); majd további tájékoztatást adott 2015. február 27-én (2015/019588), 2015. június 12-én (2015/056315), valamint 2015. július 27-én (2015/073908) kelt leveleiben. A Bizottság szolgálatai, a portugál hatóságok, valamint a kedvezményezett részvételével 2015. május 19-én találkozóra került sor az Autoeuropánál.
- (5) A Bizottsághoz nem érkezett észrevétel az érdekelt felektől.

2. AZ INTÉZKEDÉS/TÁMOGATÁS RÉSZLETES ISMERTETÉSE**2.1. A TÁMOGATÁSI INTÉZKEDÉS CÉLJA**

- (6) Az Autoeuropa Setúbal-félsziget régióban, Palmelában meglévő telephelyén végrehajtott beruházáshoz nyújtott támogatással Portugália tovább kívánja fejleszteni az érintett régiót, amely az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében a 2007–2014. június közötti időszakra vonatkozó portugál regionális támogatási térkép ⁽³⁾ szerint regionális támogatásra jogosult a nagyvállalkozások esetében 15 %-os normál regionális támogatási felső határ mellett.

⁽¹⁾ HL C 460., 2014.12.19., 55. o.

⁽²⁾ Lásd az 1. lábjegyzetet.

⁽³⁾ N 727/2006. számú állami támogatás – Portugália – A 2007–2013 közötti időszakra vonatkozó regionális támogatási térkép (HL C 68., 2007.3.24., 26. o.), melyet az SA.37471 (2013/N) – a 2007–2013 közötti időszakra vonatkozó portugál regionális támogatási térkép meghosszabbítása 2014. június 30-ig (HL C 50., 2014.2.21., 16. o.) – 2014 júniusának végéig meghosszabbított.

2.2. A KEDVEZMÉNYEZETT

- (7) A támogatás kedvezményezettje az Autoeuropa, a Volkswagen csoport (a továbbiakban: VW csoport) kizárólagos leányvállalata. A VW csoport bemutatása számos állami támogatásról szóló határozatban megtörtént, legutóbb az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. részére nyújtott regionális támogatással kapcsolatban hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló 2014. július 9-i bizottsági határozatban ⁽⁴⁾, amelyre a Bizottság a VW csoport részletesebb bemutatása céljából hivatkozik.
- (8) Az Autoeuropa 1991 júniusa óta van jelen a Setúbal régióban, ahol a VW márkanéve alatt több személygépkocsi-modellt gyárt. Az Autoeuropa nagyvállalkozás. Sem a VW csoport, sem az Autoeuropa nem tekinthető nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokról szóló közösségi iránymutatás ⁽⁵⁾ értelmében.

2.3. A BERUHÁZÁSI PROJEKT

- (9) A beruházási projekt a moduláris keresztmotoros platform (Modularer Querbaukasten, a továbbiakban: MQB) nevű új gyártástechnológia bevezetésére irányul, amely a hagyományos platformon alapuló gyártást váltja fel. Az új gyártástechnológia a személygépkocsi-modellek gyártásának nagyfokú rugalmasságát, valamint a gyártás során jelentős szinergiahatások érvényesülését teszi lehetővé. A Bizottság a technológia alaposabb bemutatása céljából a Volkswagen Sachsen részére nyújtott regionális támogatással kapcsolatban hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló 2011. július 13-i határozatára ⁽⁶⁾ hivatkozik.
- (10) A Palmelában végrehajtott beruházás lehetővé teszi az Autoeuropa számára, hogy a személygépkocsi-piac három különböző, a POLK ⁽⁷⁾ osztályozása szerinti szegmensébe, nevezetesen az A0, az A és a B szegmensekbe tartozó személygépkocsikat gyártson. Jelenleg a VW csoport az új gyártósoron az A0 szegmensbe tartozó szabadidő-terepjáró, valamint a [...] ⁽⁸⁾ szegmensbe tartozó, egyelőre nem teljes körűen meghatározott személygépkocsi gyártását tervezi. Ez utóbbi az Autoeuropa [...] szegmensbe tartozó, a meglévő platformon alapuló modelljét váltja fel. A VW csoport nem zárta ki annak lehetőségét, hogy a beruházás befejezésétől számított öt éven belül megkezdi egy B szegmensbe tartozó személygépkocsi gyártását. A beruházással évente [140 000-160 000] autó gyártására alkalmas teljes kapacitás jön létre, amelyből a jelenlegi tervek szerint az A0 SUV szegmensbe tartozó városi terepjáró gyártására [80 000-100 000], a [...] szegmensbe tartozó modellre [50 000-60 000] darabos kapacitás jutna.
- (11) A beruházás 2014. június 26-án kezdődött meg, és a tervek szerint 2018 decemberére nagyrészt befejeződik. A teljes gyártókapacitás elérését 2018 végére tervezik.

2.4. A BERUHÁZÁSI PROJEKT KÖLTSÉGEI

- (12) A Portugália és a VW csoport között létrejött beruházási és támogatási szerződés, valamint Portugália 2014. július 28-án benyújtott tájékoztatása szerint a beruházás 672,9 millió EUR összegű, berendezések és infrastruktúra (épület) kivitelezésére irányuló támogatható kiadást tartalmaz, amely 2014–2019 között merül fel. A kiadások mintegy negyede a beszállítók szerszámokkal történő ellátásával kapcsolatos, vagyis az Autoeuropa által finanszírozott olyan tőkeeszközök beszerzésével, amelyeket az Autoeuropa nem palmelai telephelyén használ fel, hanem azokat a beszállítói rendelkezésére bocsátja abból a célból, hogy saját telephelyükön alkatrészeket és összetevőket gyártsanak a VW csoport részére. Noha ezek az eszközök a beszállítók termelőeszközeinek szerves részét képezik, a VW csoport tulajdonában maradnak.
- (13) A kiadások kizárólag új tárgyi eszközöket foglalnak magukban. A beruházási szerződésből levezetett alábbi táblázat a tervezett támogatható kiadásokat típus és év szerinti bontásban mutatja be.

⁽⁴⁾ SA.36754 – LIP – Magyarország – Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. részére nyújtott támogatás (HL C 418., 2014.11.21., 25. o.)

⁽⁵⁾ HL C 244., 2004.10.1., 2. o.

⁽⁶⁾ Case SA.32169 – Németország – LIP – A Volkswagen Sachsen GmbH részére nyújtott támogatás (HL C 361., 2011.12.10., 17. o.)

⁽⁷⁾ Az R. L. Polk & Co. (más néven POLK) globálisan integrált szervezet, amely az autóipar jelentős információs és elemzési szolgáltatója. Az IHS Inc., az alapvető fontosságú információk és elemzések vezető globális forrása 2013. július 16-án lezárta az R. L. Polk & Co. felvásárlását.

⁽⁸⁾ Üzleti titok.

1. táblázat

A támogatható kiadások megoszlása (millió EUR) – beruházási szerződés

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Összesen
Berendezések	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Beszállítók szerszámokkal történő ellátása	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ÖSSZESEN	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	672,9

- (14) A beruházási szerződés alapján készült fenti költségbontás nem azonos a bejelentéshez csatolt kiegészítő adatlapon szereplő költségbontással. A kiegészítő adatlapon a portugál hatóságok jelezték, hogy a VW csoport a beruházási szerződésben meghatározott 672,95 millió EUR teljes beruházási költséget 623,85 millió EUR-ra csökkentette. A kiegészítő adatlaphoz levezetett költségbontást az alábbi táblázat mutatja be.

2. táblázat

A támogatható kiadások megoszlása (millió EUR) – kiegészítő adatlap

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Összesen
Berendezések	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Beszállítók szerszámokkal történő ellátása	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ÖSSZESEN	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	623,9

2.5. JOGALAP

- (15) A támogatás odaítélésének nemzeti jogalapja a 65/2009. (III. 20.) sz. törvényerejű rendelettel módosított 287/2007. (VIII. 17.) sz. törvényerejű rendelet, amely rögzíti az üzleti beruházások ösztönzésének nemzeti keretrendszerét, valamint az 1103/2010. (X. 25.) sz. rendelettel módosított 1464/2007. (XI. 15.) sz. rendelet, amely létrehozza és szabályozza a „Sistema de Incentivos a Inovação” támogatási rendszert.
- (16) Portugália a támogatást a Bizottság jóváhagyásától függően a „Sistema de Incentivos a Inovação” támogatási rendszer alkalmazásával ítélte oda. A 800/2008/EK bizottsági rendelet⁽⁸⁾ (2008. évi általános csoportmentességi rendelet) 6. cikkében meghatározott bejelentési határérték alatti támogatási kérelmekre tekintettel csoportmentességet kapott.

2.6. A TÁMOGATÁSI INTÉZKEDÉS

- (17) A támogatást a Bizottság jóváhagyásától függően egy 2014. április 30-án aláírt támogatási és beruházási szerződésben ítélték oda. A beruházás munkálatai a szerződés aláírását követően, 2014. június 26-án kezdődtek meg.

⁽⁸⁾ A Bizottság 2008. augusztus 6-i 800/2008/EK rendelete a támogatási rendszer a Szerződés 87. és 88. cikke alkalmazásában a támogatások bizonyos fajtáinak a közös piaccal összeegyeztethetőknek nyilvánításáról (HL L 214., 2008.8.9., 3. o.), 2014. június 30-ig meghosszabbított hatállyal.

- (18) A támogatás nyújtása részben visszatérítendő támogatás formájában történik. A beruházási szerződés a beszállítók szerszámokkal történő ellátását is magában foglaló 672,95 EUR összegű beruházási kiadáshoz nyújtott, névértéken 52,49 millió EUR visszatérítendő támogatást említ, amelynek egy része vissza nem térítendő támogatássá alakítható akkor, ha az Autoeuropa teljesít bizonyos szerződésben rögzített megvalósítási feltételeket. A bejelentés jelzi, hogy a VW csoport újabb költségterve alapján a várható beruházási kiadás összege valamivel alacsonyabb, 623,9 millió EUR. Az alacsonyabb összeget figyelembe véve a bejelentett támogatási összeg és támogatási intenzitás 2014-es árákon számolva 36,15 millió EUR, illetve 6,03 %. Portugália vállalja, hogy sem a bejelentett támogatási összeget, sem a bejelentett támogatási intenzitást nem lépi túl akkor, ha a tényleges támogatható kiadás összege eltér a bejelentésben és a maximális támogatható kiadás összegének számításában figyelembe vett tervezett összegtől.
- (19) Portugália megerősíti, hogy az Autoeuropa/Volkswagen saját forrásból a támogatható kiadás legalább 25 %-ának megfelelő, mindennemű állami támogatástól mentes saját hozzájárulást biztosít.
- (20) Az Autoeuropa/Volkswagen vállalja, hogy a beruházást annak befejezését követően legalább 5 éven keresztül fenntartja.

2.7. AZ ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁNAK INDOKAI

- (21) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság kétségét fejezte ki azt illetően, hogy az intézkedés megfelel-e a 2007–2013 közötti időszakra vonatkozó nemzeti regionális támogatásokról szóló iránymutatás⁽⁹⁾ (a továbbiakban: 2007–2013. évi RTI) támogatható kiadással, a támogatás maximális összegével, valamint a maximális támogatási intenzitással kapcsolatos rendelkezéseinek, ennél fogva azt illetően is, hogy az intézkedés összeegyeztethető-e a belső piaccal.
- (22) A Bizottság megállapította, hogy a bejelentett támogatható kiadás a beszállítók szerszámokkal történő ellátásának költségeit is tartalmazza, amelynek támogathatóságát a Bizottság kétségesnek tartotta, ezért nem győződhetett meg arról, hogy a bejelentett teljes beruházási kiadás arányában számított bejelentett maximális támogatási összeg nem lépi túl a megengedett maximális összeget.
- (23) A Bizottság megállapította továbbá, hogy az Autoeuropa az azonos területen végrehajtott másik beruházási projekthez is kapott beruházási támogatást. A másik beruházási projekt munkálatai a jelenlegi beruházási projekt munkálatainak kezdetét megelőző három éven belül kezdődtek meg. A beruházási projekt célja a termelési folyamatok megújítása és optimalizálása volt három tevékenységi területen végrehajtott beruházásokon keresztül: i. az információs technológia területén programok és a technikailag legfejlettebb rendszerek üzembe állításával; ii. a gépjárművek belső és külső fényezésének területén a festékfelhordás módszerének automatizálásával; valamint iii. az alkatrészajtolást végző sajtólószerszámok készítéséhez szükséges minták területén. Az eljárás megindításáról szóló határozat időpontjában Portugália nem jelölte meg pontosan, hogy e fejlesztések milyen mértékben maradnak lényegesek és hasznosíthatók akkor, ha a platformalapú gyártás megszűnik, és azt az MQB gyártástechnológia váltja fel.
- (24) A Portugália által benyújtott információk alapján a Bizottság nem tudott határozott álláspontot kialakítani arra vonatkozóan, hogy a két beruházási projekt a 2007–2013. évi RTI 60. bekezdése értelmében egyetlen beruházási projektnek minősül-e, ezért úgy határozott, hogy a hivatalos vizsgálat keretében mérlegeli, hogy a két projekt a 2007–2013. évi RTI 55. lábjegyzete⁽¹⁰⁾ értelmében gazdaságilag oszthatatlan-e.

⁽⁹⁾ Iránymutatás a 2007–2013 közötti időszakra vonatkozó nemzeti regionális támogatásokról (HL C 54., 2006.3.4., 13. o.) 2013. június 28-án a Bizottság elfogadta a 2014–2020 közötti időszakra vonatkozó nemzeti regionális támogatásokról szóló iránymutatást, amelynek 186. bekezdése 2014. június 30-ig meghosszabbította a 2007–2013. évi RTI időbeli hatályát. (HL C 209., 2013.1.23., 1. o.)

⁽¹⁰⁾ A 2007–2013. évi RTI 55. lábjegyzete a következőképpen rendelkezik: „Annak megállapításakor, hogy az induló beruházás gazdaságilag oszthatatlan-e, a Bizottság figyelembe veszi a technikai, funkcionális és stratégiai kapcsolatokat, valamint a közvetlen földrajzi közelséget. A gazdasági oszthatatlanságot a tulajdonviszonyoktól függetlenül kell értékelni. Ez azt jelenti, hogy annak meghatározásakor, hogy a nagyberuházási projekt egyetlen beruházási projektnek minősül-e, az értékelésnek azonosnak kell lennie függetlenül attól, hogy a projektet egy vállalkozás, a beruházási költségeken osztozó több vállalkozás, illetve több, ugyanazon beruházási projekten belül különálló beruházások költségeit viselő vállalkozás valósítja-e meg (például egy közös vállalat esetében).”

- (25) Ezenkívül a 2007–2013. évi RTI 68. bekezdése előírja, hogy a Bizottság hivatalos vizsgálatot indítson, és részletesen vizsgálja a támogatás ösztönző hatását, arányosságát, valamint pozitív és negatív hatásait, ha a kedvezményezett részesedése az érintett termék és földrajzi piacon történő értékesítéséből a beruházást megelőzően több mint 25 % volt, illetve a beruházást követően több mint 25 % lesz (a továbbiakban többek között: a 68. bekezdés a) pontja szerinti próba), vagy ha a projekt által létrehozott kapacitás a viszonylagos vagy abszolút értelemben szűkülő piac több mint 5 %-át teszi ki (a továbbiakban többek között: a 68. bekezdés b) pontja szerinti próba). Ha részletes vizsgálat szükséges, azt a nagyberuházási projektekhez nyújtott regionális támogatások részletes vizsgálatának kritériumairól szóló bizottsági közlemény⁽¹⁾ (a továbbiakban: IDAC) alapján kell elvégezni.
- (26) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság nem határozta meg pontosan az érintett termékpiacot, és megvizsgálta az összes elfogadható alternatív piacmeghatározást, beleértve azt a legszűkebb piaci felosztást is, amelyre vonatkozóan még adatok rendelkezésre állnak.⁽¹²⁾ Mivel az Autoeuropa a POLK osztályozása szerinti A0 és [...] szegmensbe tartozó gépkocsikat gyárt majd, továbbá gyárthat a POLK osztályozása szerinti B szegmensbe tartozó gépkocsikat is, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy az említett szegmensek mindegyikét, továbbá a városi terepjárók esetében a Global Insight⁽¹³⁾ osztályozása szerinti SUV-B szegmenst, valamint a POLK osztályozása szerinti A0–B szegmenseket összevontan is lehetséges érintett piacnak kell tekinteni ebben az ügyben.
- (27) A 2007–2013. évi RTI 70. bekezdése értelmében a 68. bekezdés szerinti próbák során a piacokat rendszerint az EGT szintjén kell meghatározni. A jelen ügy vizsgálata során a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a szóban forgó termékek érintett földrajzi piaca legalább az EGT területére terjed ki. A portugál hatóságok és az Autoeuropa elfogadták, hogy a Bizottság e bejelentés vonatkozásában a földrajzi piac említett meghatározását alkalmazza.
- (28) Az előzetes vizsgálat során a 2007–2013. évi RTI 68. bekezdésének a) pontja szerinti vizsgálatból kiderült, hogy az EGT-ben valamennyi érintett évben a POLK szerinti A és B szegmens önálló piaci részesedése, valamint az A0, A és B szegmens összevont piaci részesedése is meghaladta a 25 %-os határértéket.
- (29) mivel a 68. bekezdés a) pontja szerinti próba eredménye önmagában is indokolta a támogatás részletes vizsgálatát, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a 68. bekezdés b) pontja szerinti próba elvégzése nem szükséges.

3. AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI

- (30) Az érdekelt felek részéről nem érkeztek észrevételek a Bizottsághoz.

4. PORTUGÁLIA ÉSZREVÉTELEI

4.1. BESZÁLLÍTÓK SZERSZÁMOKKAL TÖRTÉNŐ ELLÁTÁSA

- (31) Portugália a beszállítók szerszámokkal történő ellátására irányuló 136,3 millió EUR összegű beruházást támogatónak ítél, mivel a szerszámok a bejelentett projekt részét képezik, az Autoeuropa befektetett eszközei között szerepelnek, Portugálián belüli támogatott területen található, és a projekt befejezését követően legalább öt évig ott maradnak. A portugál hatóságok a Ford España SA állami támogatásáról szóló határozat (C(2002)1803)⁽¹⁴⁾ 36. és 37. preambulumbekzdésére hivatkoznak, amelyekben a Bizottság megállapította, hogy a beszállítók szerszámokkal történő ellátásához regionális támogatás nyújtható, ha arra támogatott régiókban kerül sor.

⁽¹⁾ HL C 223., 2009.9.16., 3. o.

⁽¹²⁾ Ez a megközelítés összhangban áll az SA. 34118 (Porsche Leipzig) számú állami támogatásról szóló 2014. július 9-i bizottsági határozattal (C(2014)4075; a Hivatalos Lapban még nem tették közzé, a http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm?clear=1&policy_area_id=3 címen elérhető); az SA.30340 (Fiat Powertrain Technologies) számú állami támogatásról szóló 2011. február 9-i bizottsági határozattal (C(2011) 612; HL C 151., 2011.5.21., 5. o.); az SA. 32169 (Volkswagen Sachsen) számú állami támogatásról szóló 2011. július 13-i bizottsági határozattal (C(2011) 4935; HL C 361., 2011.12.10., 17. o.); az N 767/07 (Ford Craiova) számú állami támogatásról szóló 2008. április 30-i bizottsági határozattal (C(2008) 1613; HL C 238., 2008.9.17., 4. o.); az N 635/2008 (Fiat Sicily) számú állami támogatásról szóló 2009. április 29-i bizottsági határozattal (C(2009) 3051; HL C 219., 2009.9.12., 3. o.); valamint az N 473/2008 (Ford Espaa) számú állami támogatásról szóló 2009. június 17-i bizottsági határozattal (C(2009) 4530; HL C 19., 2010.1.26., 5. o.).

⁽¹³⁾ A Bizottság a városi terepjárókat érintő több határozatában, legutóbb a Németország által a Porsche Leipzig GmbH és a Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft javára nyújtani tervezett SA.34118 (2012/C, korábban 2011/N) számú állami támogatásról szóló, 2014. július 9-i végleges határozatában (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé, a http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm?clear=1&policy_area_id=3 címen elérhető) úgy ítélte meg, hogy a városi terepjárókra vonatkozóan a Global Insight osztályozása megfelelőbb. A POLK A0 szegmensbe tartozó városi terepjárók a Global Insight osztályozása szerinti SUV-B szegmensnek felelnek meg.

⁽¹⁴⁾ A C34/2001. számú ügyben a Spanyolország által a Ford España SA javára végrehajtani tervezett állami támogatásról hozott 2002. május 7-i határozat (az értesítés a C(2002) 1803. számú dokumentummal történt; HL L 314., 2002.11.18., 86. o.)

- (32) A beruházási szerződés 2014. áprilisi aláírása előtt a VW csoport és az Autoeuropa a beszállítók szerszámokkal történő ellátására vonatkozó beruházási tervet dolgozott ki, amely figyelembe vette az említett támogathatósági feltételeket, és biztosította, hogy a 136,3 millió EUR csak olyan kiadásokat tartalmazzon a beszállítók szerszámokkal történő ellátásával kapcsolatban, amelyek teljesítik e feltételeket. A portugál hatóságok ellenőrzési mechanizmust alakítottak ki az említett feltételek betartásának figyelemmel kíséréséhez.

4.2. EGYETLEN BERUHÁZÁSI PROJEKT

- (33) Portugália és az Autoeuropa között 2013. október 8-án beruházási szerződés jött létre három különálló projektre vonatkozóan, amelyek mindegyike a meglévő telephely bővítésére irányult. Portugália szerint e három projekt és a bejelentett beruházási projekt a 2007–2013. évi RTI 60. bekezdése értelmében nem minősül egyetlen beruházási projektnak.

4.2.1. A BELSŐ ÉS KÜLSŐ FÉNYEZŐROBOTOKRA IRÁNYULÓ INDULÓ BERUHÁZÁS (FÉNYEZŐ ÜZEM)

- (34) Az első projekt keretében a belső és külső fényezési folyamat automatizálása céljából robotok üzembe állítására került sor, amely mind a minőség (egységes külső megjelenés, csökkentett festékvastagság, kisebb mennyiségű festékköd, kevesebb beltéri szennyeződés), mind a termelékenység tekintetében fejlesztést tett lehetővé, ezenkívül javította az ergonómia és a munkavédelem feltételeit, továbbá csökkentette az anyagfelhasználást és a festékmaradék mennyiségét. A beruházásra jutó támogatható kiadások 20 millió EUR-t tettek ki⁽¹⁵⁾, a bruttó támogatási egyenértékben (BTE) kifejezett támogatási összeg 2,89 millió EUR volt.
- (35) A portugál hatóságok hangsúlyozzák, hogy a beruházás nem kapcsolódik gazdaságilag oszthatatlan módon a bejelentett beruházási projekthez. A bejelentett beruházási projekt célja az általános termelési folyamat alapvető megváltoztatása az MQB gyártástechnológia bevezetésével. Ehhez jelentős beruházásra van szükség különösen az összeszerelő létesítmények, ugyanakkor az MQB technológia bevezetése a meglévő fényező üzemben csak kisebb beruházást igényel.
- (36) A meglévő fényező üzem az MQB-beruházást megelőzően és anélkül is működőképes volt. Ez fordítva is igaz: az új MQB összeszerelő létesítmények a fényező üzemben végrehajtott beruházás nélkül is működőképesek, vagyis az MQB-alapú gyártás a fényező üzemben található robotokra irányuló előzetes beruházás nélkül is lehetséges és működőképes lenne. Ezért annak ellenére, hogy mindkét létesítmény egyazon integrált autógyártási folyamat része, a beruházásokon keresztül nem kapcsolódnak egymáshoz gazdaságilag oszthatatlan módon.
- (37) Ezenfelül a vonatkozó beruházási döntéseket egymástól függetlenül hozták (fényező üzem korszerűsítése: 2011. augusztus, MQB-beruházás: 2014. május).

4.2.2. SAJTOLÓSZERSZÁMOKRA IRÁNYULÓ INDULÓ BERUHÁZÁS (SZERSZÁMÜZEM)

- (38) A második projekt az Autoeuropa szerszámüzeméhez kapcsolódott, amely a fém karosszériaelemek gyártásához szükséges mintákat és sajtolószerszámokat állítja elő. Az üzem a motorháztetők és sárvédők gyártásához használt szerszámok készítésére szakosodott. A szerszámüzem az egész világra kiterjedően szállítja termékeit a VW csoport gyárainak, tehát tevékenysége nem korlátozódik az Autoeuropa ellátására. Az Autoeuropa részeként, de önállóan működik, függetlenül a gyár főtevékenységétől, a járműgyártástól.
- (39) A szerszámüzemben végrehajtott induló beruházás célja a meglévő telephely bővítése volt. A gyártásminőséget érintő jelentős hatású technológiai fejlesztések megvalósítása érdekében az Autoeuropa új berendezéseket vásárolt a sajtolószerszámok gyártásához, amellyel jobb minőségű szerszámok előállítását, valamint a szerszámüzem gyártókapacitásának növelését kívánta lehetővé tenni. A támogatható beruházás összege 12,7 millió EUR (diszkontált értéken 12,66 millió EUR), a támogatási összeg (BTE) 1,84 millió EUR volt.
- (40) Tekintettel arra, hogy a szerszámüzem az MQB autógyártási folyamattól függetlenül működik, az autógyártás helyszínével azonos ipari területen, de attól eltérő földterületen található, továbbá a beruházásokkal kapcsolatos döntéseket egymástól függetlenül (a fényező üzem korszerűsítéséről 2011 augusztusában, az MQB-beruházásról 2014 májusában) hozták, a portugál hatóságok arra az álláspontra helyezkedtek, hogy a szerszámüzemben végrehajtott beruházási projekt nem kapcsolódik gazdaságilag oszthatatlan módon a bejelentett beruházási projekthez.

⁽¹⁵⁾ 2011-re, a beruházási projekt megkezdésének évére 1,56 %-os diszkontaráttal diszkontálva 19,95 millió EUR.

4.2.3. INDULÓ BERUHÁZÁS AZ INFORMÁCIÓS TECHNOLÓGIA TERÜLETÉN (INFORMATIKA)

- (41) A harmadik projekt keretében informatikai hardverekre irányuló beruházás valósult meg, amely új szoftveralkalmazásokkal együttesen javította az informatikai biztonságot, valamint az autógyártás stabilitását. Az autógyártás jelentős mértékben függ a zavartalanul és megbízhatóan működő informatikai rendszerektől, mivel az egyes járművek konfigurációját (motortípus, sebességváltó, szín stb.) a csoport adathálózatán át táplálják a termelési folyamatba. A támogatható beruházás összege 5,5 millió EUR (diszkontált értéken 5,5 millió EUR), a támogatási összeg (BTE) 0,79 millió EUR volt.
- (42) A portugál hatóságok úgy vélik, hogy a 2011. évi informatikai beruházás nem kapcsolódik gazdaságilag oszthatatlan módon a bejelentett beruházási projekthez. Az új MQB gyártástechnológia az informatikai biztonságra irányuló előzetes beruházás nélkül is lehetséges és működőképes lenne, mivel az MQB-alapú gyártást támogató és irányító valamennyi alkalmazás az előzetes beruházás nélkül is változatlanul működne. Az informatikai beruházás az MQB-beruházást megelőzően és anélkül is működőképes volt.
- (43) Ezenfelül a beruházásokkal kapcsolatos döntéseket egymástól függetlenül (az informatika területén végrehajtott beruházásról 2011-ben, az MQB-beruházásról 2014 májusában) hozták.

4.3. A TÁMOGATÁSI INTÉZKEDÉS RÉSZLETES VIZSGÁLATA

- (44) Portugália benyújtotta a részletes vizsgálat elvégzéséhez szükséges információkat.

4.3.1. A TÁMOGATÁS POZITÍV HATÁSAI

- (45) Portugália tovább kívánja fejleszteni az érintett régiót. A beruházás 500 közvetlen új munkahelyet teremt, továbbá hosszú távon 3 339 meglévő munkahely megtartását biztosítja.
- (46) A bejelentett projekt jelentős mértékben bővíti a kedvezményezett munkavállalóinak képzettségét és szaktudását, ezáltal javítja foglalkoztathatóságukat a VW csoporton és Portugálián belül és azon kívül, továbbá fejleszti a regionális tudásbázist. Célirányos képzési tevékenységeket terveznek. A szakképzésnek pozitív hatása van a know-how átadására is, különösen a Setúbal-félsziget régióban.
- (47) A beruházási projekt több üzleti lehetőséget teremt az Autoeuropa beszállítói számára is. A Center for Automotive Research kutatása szerint az autópárhazban létrehozott minden munkahely hatására a beszállítóknál 2,5, más vállalkozásoknál pedig 2,2 új munkahely jön létre; ez utóbbit a beszállítók Portugáliában foglalkoztatott munkavállalóinak költségei idézik elő. Portugália ezért arra számít, hogy a beruházás az 500 közvetlen új munkahely mellett 2 350 közvetett munkahelyet is teremt.
- (48) Ezenfelül a portugál hatóságok kiemelik a beruházási projekt pozitív regionális hatásainak minőségi szempontjait is. A beruházási projekt hozzájárul a Setúbal-félsziget fejlesztéséhez azáltal, hogy a régióba vonzza az ipari beszállítók beruházásait, ami technológiatranszferrel (az ismeretek terjedésével), valamint az azonos ágazaton belüli vállalkozások klaszterbe tömörülésével jár együtt, lehetővé téve az egyes üzemek további szakosodását, ennél fogva pedig hatékonyságuk fokozását.
- (49) Ezenkívül a kedvezményezett vezető egységekkel közösen több projektben való közreműködésre is felkérést kapott, amelyek egyrészt az üzemtechnológiai terület fejlesztéséhez, másrészt ergonómiai szempontokhoz kapcsolódtak.

4.3.2. A TÁMOGATÁS MEGFELELŐSÉGE

- (50) Portugália megjegyzi, hogy a Bizottság korábban a Porsche Leipzig támogatásáról szóló határozatában⁽¹⁶⁾ elfogadta, hogy az állami támogatás megfelelő eszköz lehet az olyan régiók regionális fejlesztésére, amelyek az adott tagállam más régióinak átlagához képest hátrányos helyzetűek. Ugyanez az érvelés a Setúbal-félsziget régióban bejelentett beruházási támogatásra is vonatkozik.

⁽¹⁶⁾ Az SA.34118 számú támogatásról szóló 2014. július 9-i határozat (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé, a http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm?clear=1&policy_area_id=3 címen elérhető) (107) preambulumbekzdése.

- (51) A Setúbal-félsziget régió a Lisboa e Vale do Tejo régió része, amely magában foglalja Lisszabon körzetét, és Portugália legfejlettebb régiója. Önmagában azonban a Setúbal-félsziget „a” régiónak minősülne, mivel egy főre jutó GDP-je 2006 és 2010 között (a 2014–2020 közötti időszakra vonatkozó nemzeti regionális állami támogatási térképek megállapításának időszakában) az uniós átlag 45 %-a és 47 %-a között mozgott.
- (52) Az elmúlt három évben a Setúbal-félsziget egy főre jutó GDP-je a portugál átlag 75 %-a körül alakult.

3. táblázat

Egy főre jutó GDP ⁽¹⁾ a portugál átlaghoz viszonyítva (EUR)

Év	Setúbal-félsziget	Portugál átlag	%
2013	12 302	16 372	75,1
2012	12 105	16 136	75,0
2011	12 656	16 686	75,8

(¹) Az adatok forrása az INE (Instituto Nacional de Estatística, Portugália nemzeti statisztikai hivatala).

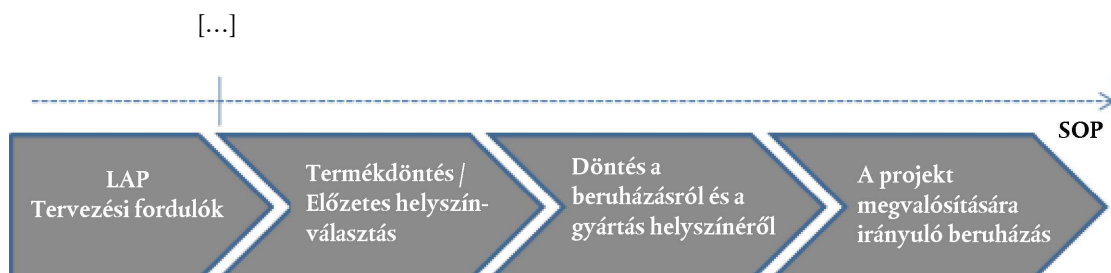
- (53) Ezért Portugália a bejelentett támogatást megfelelő eszköznek tartja arra, hogy bővítse a Setúbal-félsziget regionális fejlesztését.

4.3.3. ÖSZTÖNZŐ HATÁS/ÖSSZEHASONLÍTÓ FORGATÓKÖNYV

- (54) Portugália tájékoztatást nyújtott annak igazolására, hogy a támogatás megfelel az IDAC 2. forgatókönyvének, mivel arra ösztönzi a támogatás kedvezményezettjét, hogy a beruházást a Setúbal régióban található üzemben hajtsa végre az [1. helyszínen] (az EGT nem támogatott régiójában) található üzem helyett, ahol támogatás hiányában a beruházás megvalósult volna. Így különösen Portugália részletes tájékoztatást adott a többlépcsős döntéshozatali folyamatról, továbbá pénzügyi adatokat nyújtott be az összehasonlító forgatókönyvre vonatkozóan, amelyek ismertetése az alábbiakban található.

A VW csoport döntéshozatali folyamata

- (55) A VW csoportnál a beruházási döntéseket többlépcsős döntéshozatali folyamat mentén készítik elő, amelynek során a döntéshozók kompetitív összehasonlítási folyamat keretében elemzik az egyes beruházási helyszíneket. Ennek fő szakaszai a következők: 1.) Hosszú távú értékesítési tervezés (long-term sales planning, LAP) és tervezési forduló, 2.) terméfejlesztés, a termékre vonatkozó döntés és a lehetséges helyszínek előzetes kiválasztása, valamint 3.) beruházási és a helyszínrre vonatkozó döntés.
- (56) A bejelentett beruházási projektekre vonatkozó döntéshozatali eljárás ezt az általános folyamatot követte. Mivel azonban a döntések a Volkswagen márka beruházási projektjét érintették, a vonatkozó döntéseket a Volkswagen márka szervezeti egységei közvetlenül hozták meg, amelyet nem követtek további csoportszintű döntések, mivel a csoport szervezeti egységeinek felépítése nagyrészt megegyezik a Volkswagen márkáéval.
- (57) Az új termékek VW csoporton belüli bevezetése az úgynevezett terméklétrehozási folyamat (product creation process, PEP) szerint zajlik, amely a terméktervezéstől egészen a gyártás megkezdéséig (start of production, SOP) tart. A PEP folyamata az alábbi ábrán is látható négy fontosabb szakaszból áll:



1. Hosszú távú értékesítési tervezés és a 61. tervezési forduló

- (58) A kiindulási pont a hosszú távú értékesítési tervezési (LAP) szakasz, amelynek során elemzik a piac alakulására és a lehetséges keresletre vonatkozó előrejelzéseket, valamint a piaci ingadozásokat. A LAP során [...] évre előre ütemezik a termékfejlesztéseket, és megállapítják, milyen további gyártókapacitás megépítésére vagy a meglévő kapacitások milyen kiigazításaira van szükség. A LAP tartalmát az éves tervezési fordulók (PR) is tükrözik, amelyet a vállalatcsoport felügyelőbizottsága folytat le, és amely az ütemezett beruházások pénzügyi keretét tartalmazza. A LAP szakasz eredménye az új termék(ek) bevezetésére vonatkozó javaslat, amely azonban a termékfejlesztésre, beruházásra vagy helyszínválasztásra vonatkozó döntésre nem terjed ki.
- (59) A bejelentett projekttel kapcsolatban a [20xx]. évi 61. tervezési forduló az A0 SUV és a [...] ([...]) szegmensekbe tartozó új termékek reális értékesítési potenciálját [140 000-160 000] darab/évben határozta meg. A gyártás-tervezés megállapította, hogy ennek megfelelő gyártókapacitás kialakítására lesz szükség. Ugyanakkor az A0 SUV és [...] együttes volumene várhatóan teljesíti az MQB-stratégia keretfeltételeit.
- (60) E szakasz eredménye évi [140 000-160 000] db A0 SUV és [...] szegmensbe tartozó járműre vonatkozó MQB-beruházási csomag volt, az A0 SUV esetében 2016 augusztusában, a [...] esetében 2017. novemberében kezdődő gyártással.

2. Termékfejlesztés, a termékre vonatkozó döntés és a lehetséges helyszínek előzetes kiválasztása

- (61) E szakaszban a VW csoport különböző központi részlegei és az érintett gyártóüzemek együtt dolgoznak a termékre vonatkozó döntés és a lehetséges helyszínek előzetes kiválasztásának előkészítésén. A controlling részleg tölti be e szakaszban a központi, konzolidáló szerepet.
- (62) E második szakasz első lépése a termékfejlesztési folyamat, amely a kedvezményezett belső szabályai szerint a gyártás tervezett megkezdése előtt legalább [...] hónappal, a bejelentett projekt esetében 2012. augusztusában kezdődik (a gyártás kezdete [...]).
- (63) A termékre, azaz a LAP során javasolt termék gyártására vonatkozó döntéshez szükséges, hogy a termékfejlesztés elérjen egy előre meghatározott megvalósíthatósági célt. Az új termék értékesítésétől várható bevételeket összevetik a szükséges (beruházási költségeket is magukban foglaló) termelési költségekkel. A termelés várható költségeinek meghatározásához először tervezési feltételként elméletben kijelölnek egy adott helyszínt (feltételezett helyszín). A feltételezett helyszínt a projekt első költségszerkezetének és keretének meghatározásához használják. Ez nem jelenti egy adott gyártási helyszín meghatározását, hanem inkább a várható termelési költségek mérlegeléséhez nyújt kiindulópontot.
- (64) Folyamatban lévő gyártást felváltó termék esetén a feltételezett helyszín általában a termék meglévő gyártási helyszíne; teljesen új, előzmény nélküli termék esetében a feltételezett helyszínt általában teljesítménymutatók alapján határozzák meg, azaz első hipotézisnek a legjobb teljesítményadatokkal rendelkező helyszínt választják ki. A gyakorlatban egyéb kritériumokat is figyelembe vesznek, például a szabad kapacitásokat vagy a megfelelő struktúrákat.
- (65) A bejelentett projekt esetében a zöldmezős beruházás lehetőségét nem mérlegelték, mivel a [...] árszegmensbe tartozó modell [140 000-160 000] darabos beruházási csomagja túl kicsi a zöldmezős beruházás megvalósításához. Ha a helyszín mérlegelése nem zöldmezős beruházáshoz kapcsolódik, a megfelelő helyszín kiválasztásának két fő kritériuma az, hogy a meglévő üzembe be lehet-e építeni további kapacitásokat, és hogy az adott helyszínen található létesítmények összeegyeztethetők-e a tervezett projekttel, pl. hogy a meglévő fényező üzem méretei a tervezett új beruházáshoz is megfelelők-e stb.
- (66) E kritériumok alkalmazásával négy lehetséges helyszínt azonosítottak ([az EGT nem támogatott területén található 1. helyszín], Setúbal, [az EGT területén kívüli 2. helyszín], valamint [az EGT nem támogatott területén található 3. helyszín], amelyekre vonatkozóan Portugália 2012 júliusától kelt vállalkozási adatokat nyújtott be az egy autóra jutó gyártási költségek összehasonlító számításai alapján. A számításokat a Volkswagen márka controlling területe ([a vállalatcsoport controlling részlege]) készítette. A számítások magukban foglalták az A0 SUV

szegmens és a [...] szegmens tervezett értékesítési volumenét, ezenkívül a tervezett értékesítési volument az [előre meghatározott modellre] vonatkozóan, amelynek gyártására előzetesen – kivételes jelleggel – [1. helyszín az EGT nem támogatott területén] jelölték ki. A csoport az AO SUV, a [...] szegmensbe tartozó modell, valamint az [előre meghatározott modell] tervezett gyártási volumenének a négy helyszínhez történő hozzárendelésére három különböző alternatívát mérlegelt, amelyek mindegyikére vonatkozóan [a vállalatcsoport kontrolling részlege] előzetes számításokat végzett a gyártási és beruházási költségekről.

- (67) A tervezési folyamat előrehaladottabb szakaszában a csoport kizárta [az EGT területén kívüli 2. helyszínt] és [az EGT nem támogatott területén található 3. helyszínt] a lehetséges helyszínek közül, mivel azokat magas logisztikai, illetve személyi költségek jellemezték. Mindenesetre azon korábbi döntés következtében, amely szerint az [előre meghatározott modell] gyártása [az EGT nem támogatott területén található 1. helyszínen] és [az EGT területén kívüli 2. helyszínen], a [...] és [...] modellek gyártása pedig [az EGT nem támogatott területén található 3. helyszínen] történne, 2014-ben, amikor [a vállalatcsoport kontrolling részlege] további összehasonlító számításokat végzett, sem [az EGT területén kívüli 2. helyszínt], sem [az EGT nem támogatott területén található 3. helyszínt] nem rendelkezett szabad kapacitással. Emiatt az AO SUV és a [...] szegmens együttes volumene kapcsán a csoport csak Setúbalt és [az EGT nem támogatott területén található 1. helyszínt] értékelte.
- (68) A fentiekre tekintettel [a vállalatcsoport kontrolling részlege] a termékre vonatkozó döntés előkészítésekor Setúbalt vette figyelembe feltételezett helyszíneként. Portugália igazolta, hogy 2014. március 10-én a Volkswagen márka termékbizottsága (Volkswagen Ausschuss Produkte, VAP) meghozta a termékre vonatkozó döntést, amelyben feltételezett helyszíneként jóváhagyta Setúbalt. A Portugália által benyújtott igazolásból kiderül, hogy már ebben a szakaszban is számoltak legfeljebb 36 millió EUR összegű lehetséges állami támogatással.

3. Beruházási és a helyszínre vonatkozó döntés

- (69) Amint megszületik a termékre vonatkozó döntés, a következő lépés a projekthez leginkább megfelelő helyszín kiválasztása. A [vállalatcsoport kontrolling részlege] általában a Volkswagen összes gyártóüzeméből indul ki, és e listát szűkíti le azokra a helyszínekre, amelyek a beruházás szempontjából megfelelőnek tűnnek. A PEP folyamat eredményeképpen minden egyes reális helyszínre vonatkozóan kidolgozzák a beruházási és termelési forgatókönyvet, majd azt egy döntési ajánlásban foglalják össze. A helyszínre és a beruházásra vonatkozó konkrét ajánlás alapján a Volkswagen márka beruházási bizottsága (Volkswagen Ausschuss Investitionen, VAI) dönt a projekt megvalósításáról.
- (70) A korábban leírtak szerint a csoport ebben a szakaszban [az EGT nem támogatott területén található 1. helyszínen] és Setúbalt szűkítette a reális helyszínek körét. E két helyszínre vonatkozóan meghatározták és összehasonlították a hozzájuk kapcsolható konkrét költségeket. A helyszínspecifikus költségek a referencia-időszak során felmerülő beruházási költségekből és gyártási költségekből tevődnek össze. Portugália benyújtotta a vállalkozás egyidejű, 2014. május 9-én kelt hiteles, [a vállalatcsoport kontrolling részlege] és a [...] (a csoport állami támogatási részlege) által készített iratait, amelyekkel igazolta, hogy [az EGT nem támogatott területén található 1. helyszínt] és Setúbalt mint lehetséges helyszíneket kontrafaktuális elemzés keretében vizsgálták. Portugália kifejtette, hogy bár [az EGT nem támogatott területén található 1. helyszínt] valamivel jobb teljesítményértékekkel rendelkezett, a Setúbaltban található üzemnél a regionális beruházási támogatás lehetőségét vették számításba. A kontrafaktuális elemzés⁽¹⁷⁾ alapján [a vállalatcsoport kontrolling részlege] döntési javaslatot nyújtott be a VAI részére, amelyben Setúbalt javasolta a beruházás helyszíneként.
- (71) A beruházásra és a helyszínre vonatkozó, Setúbalt kiválasztását megerősítő döntéseket a VAI 2014. május 28-án és 2014. június 26-án hozta meg.⁽¹⁸⁾ Portugália benyújtotta a döntéshozó ülések jegyzőkönyvének egy-egy példányát is. Az összehasonlító számításokat, valamint a névleges értéken 37,96 millió EUR, diszkontált értéken 33,4 millió EUR összegű regionális támogatás⁽¹⁹⁾ figyelembevételével mindkét döntés 624 millió EUR beruházási értékkel hagyja jóvá az MQB beruházási projektet. Ezenkívül az első döntés az első beruházásokhoz szükséges gyárterület felszabadítására irányozza elő a költségvetés első részletét, míg a második döntés engedélyezi a beruházási kiadások zömét.

4.3.4. A TÁMOGATÁS ARÁNYOSSÁGA

- (72) Portugália megjegyzi, hogy az ösztönző hatás kimutatását alátámasztó számítások a támogatás arányosságának értékeléséhez is felhasználhatók.

⁽¹⁷⁾ E határozat I. melléklete részletesen bemutatja a kontrafaktuális elemzést, mivel azonban annak elemei üzleti titoknak minősülnek, az elemzés nem tehető közzé.

⁽¹⁸⁾ Lásd továbbá az alábbi 20. lábjegyzetet.

⁽¹⁹⁾ Az adat a bejelentett végleges beruházási szerkezethez képest a támogatható kiadások eltérő évenkénti megoszlásán alapul.

- (73) A Portugália által az ösztönző hatás kimutatására felhasznált végleges számítás alapján Setúbal nettó pénzügyi hátránya [az EGT nem támogatott területén található 1. helyszínhez] képest 48 millió EUR. Setúbal a támogatással együtt is diszkontált értéken 14,6 millió EUR-val drágább mint [az EGT nem támogatott területén található 1. helyszín] (a pénzügyi hátrálynak az kontrafaktuális elemzésben figyelembe vett támogatással csökkentett összege, azaz 48 millió EUR – 33,4 millió EUR).
- (74) Ezért Portugália úgy érvel, hogy nem áll fenn túlkompensáció, mivel a támogatás nem egyenlitené ki teljes mértékben Setúbal helyszínéből adódó hátrányát. Ezért a támogatás arányos.
- (75) Portugália megemlíti, hogy a VAI a helyszínnel kapcsolatos döntésében nem csupán pénzügyi, hanem olyan számszerűsíthető minőségi szempontokat is figyelembe vett, mint a társadalmi felelősségvállalás, vagy a lehetőség arra, hogy a gyártást termelési csúcs idején ne kelljen áthelyezni más üzemekbe.

4.3.5. A TÁMOGATÁS VERSENYRE ÉS KERESKEDELEMRE GYAKOROLT NEGATÍV HATÁSAI

- (76) Portugália kiemeli, hogy a támogatás kizárólag a Setúbal helyszínéből adódó nettó hátrány ellensúlyozására szolgál. A támogatás arányos, és a versenyre semmilyen hatást nem gyakorol, mivel a beruházási projekt és annak versenyre és kereskedelemre gyakorolt hatásai egyébként is bekövetkeztek volna. A beruházási projekt nem lett volna más olyan támogatott régióba telepíthető, amelynek maximális támogatási intenzitása magasabb vagy azonos, mivel a zöldmezős beruházás nem volt megvalósítható, és egyedüli lehetséges alternatívaként nem támogatott régió jöhetett szóba. A támogatásnak ezért nincs a kohéziót csökkentő hatása, ami a regionális támogatások alapvető céljával ellentétes lenne

5. A TÁMOGATÁS ÉRTÉKELÉSE

5.1. A TÁMOGATÁS MEGLÉTE

- (77) A visszatérítendő támogatás formájában nyújtott pénzügyi támogatást a portugál hatóságok nyújtják, és azt az állami költségvetésből finanszírozzák. A támogatás ezért az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében tagállam által, állami forrásból nyújtott támogatásnak minősül.
- (78) mivel a támogatást egyetlen vállalkozás, az Autoeuropa részére nyújtják, az intézkedés szelektív.
- (79) A pénzügyi támogatást az autógyártási ágazatban eszközölt beruházáshoz nyújtja Portugália. Ebben az ágazatban intenzív kereskedelem zajlik a tagállamok között, és a beruházás részben más tagállamokból származó félkész termékeket vált ki. Ezért az intézkedés érinti a tagállamok közti kereskedelmet.
- (80) A portugál hatóságok részéről az Autoeuropa és az általa végzett termelési tevékenység előnyben részesítése torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget.
- (81) Ezért a Bizottság úgy véli, hogy a bejelentett intézkedés az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében az Autoeuropa részére nyújtott állami támogatásnak minősül.

5.2. A TÁMOGATÁSI INTÉZKEDÉS JOGSZERŰSÉGE

- (82) A támogatás bizottsági jóváhagyástól függően történő nyújtásával, valamint végrehajtását megelőző bejelentésével a portugál hatóságok teljesítették az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdése szerinti kötelezettségüket, mivel a 2008. évi általános csoportmentességi rendelet előírja a bizonyos összeget meghaladó egyedi támogatások bejelentését. Valójában a beruházási projekthez nyújtott támogatást a 2007–2013. évi RTI 68. bekezdése és a 2008. évi általános csoportmentességi rendelet értelmében egyedileg kell bejelenteni, mivel a jelenértéken 36,15 millió EUR támogatási összeg meghaladja a 2007–2014. június közötti időszakra vonatkozó regionális támogatási térkép alapján az érintett régióban alkalmazandó 11,25 millió EUR egyedi bejelentési határértéket.

5.3. AZ ÉRTÉKELÉS JOGALAPJA

- (83) A támogatás célja a régió fejlődésének előmozdítása. Mivel – bár Bizottság általi jóváhagyástól függően – a beruházási és támogatási szerződést 2014 áprilisában írták alá, a Bizottság úgy véli, hogy a támogatás odaítélésére 2014 júliusa előtt került sor, így azt – a 2014–2020. évi RTI 188. bekezdése értelmében – a 2007–2013. évi RTI és különösen annak a nagyberuházási projektekhez nyújtott regionális beruházási támogatásokra vonatkozó 68. pontjában megállapított rendelkezések alapján kell értékelni.

5.4. AZ ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉG ÉRTÉKELÉSÉNEK FELÉPÍTÉSE

- (84) A Bizottságnak három lépésben kell elvégeznie az értékelést:
- először azt kell megerősítenie, hogy az intézkedés összeegyeztethető az RTI általános rendelkezéseivel,
 - másodsor ellenőriznie kell, hogy kétségek nélkül ki tudja-e zárni, hogy a 2007–2013. évi RTI 68. bekezdésének a) pontja (piaci részesedés) és b) pontja (kapacitásnövekedés, piaci teljesítmény) szerinti tesztekhez nincs szükség részletes vizsgálatra,
 - harmadszor a második lépésben elvégzett értékelés eredményétől függően részletes vizsgálat elvégzése válhat szükségessé.

5.5. AZ INTÉZKEDÉS ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉGE A REGIONÁLIS TÁMOGATÁSOKRA VONATKOZÓ IRÁNYMUTATÁS STANDARD ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉGI KRITÉRIUMAIVAL

- (85) A Bizottság már az eljárás megindításáról szóló határozatban megállapította, hogy a támogatás megfelel a 2007–2013. évi RTI általános összeegyeztethetőségi kritériumainak. A hivatalos vizsgálat nem tárt fel olyan elemeket, amelyek ezt az értékelést megkérdőjeleznék. A Bizottság különösen a következőket állapítja meg:
- A támogatást egy Palmelában végrehajtott beruházáshoz nyújtják, amely a 2007–2014. június közötti időszakra vonatkozó portugál regionális támogatási térkép alapján regionális támogatásra jogosult terület.
 - Nincs arra utaló jel, hogy általában a VW csoport és azon belül az Autoeuropa nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak lenne tekinthető a bejelentés időpontjában alkalmazandó, a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokról szóló közösségi iránymutatás értelmében. Ezért a kedvezményezett a 2007–2013. évi RTI 9. bekezdésének megfelelően jogosult regionális támogatásra.
 - A projekt a 2007–2013. évi RTI 34. bekezdése értelmében vett induló beruházás. Az induló beruházás fogalmának meghatározását a 2007–2013. évi RTI 34. bekezdése tartalmazza, amely szerint az induló beruházás tárgyi eszközökbe vagy immateriális javakba történő beruházás, amely i. új létesítmény felállításával, ii. meglévő létesítmény bővítésével, iii. egy létesítmény termelésének további, új termékekkel történő diverzifikációjával vagy iv. egy meglévő létesítmény teljes termelési folyamatának alapvető megváltoztatásával kapcsolatos. Az új gyártástechnológia bevezetése a meglévő létesítmény termelési folyamatában végrehajtott alapvető változtatásnak minősül. Ezenkívül a létesítmény termelésének diverzifikációját is lehetővé teszi.
 - A 2007–2013. évi RTI 40. bekezdésével összhangban az Autoeuropa köteles fenntartani a régióban végrehajtott beruházást annak befejezésétől számított legalább öt évig.
 - A 2007–2013. évi RTI 39. bekezdésével összhangban a kedvezményezett a támogatható költségek legalább 25 %-ának megfelelő pénzügyi hozzájárulást teljesít, amely minden állami támogatástól mentes.
 - Az ösztönző hatás formai vizsgálatára vonatkozóan a 2007–2013. évi RTI 38. bekezdésében előírt követelmények teljesülnek ⁽²⁰⁾.
 - A projekt támogatható kiadása az új tárgyi eszközökre (berendezésekre és épületekre) korlátozódik, így összhangban áll a 2007–2013. évi RTI 50. és 54. bekezdésének rendelkezéseivel.

⁽²⁰⁾ Az Autoeuropa a támogatás iránti kérelmét 2014. március 31-én benyújtotta, és a programot kezelő hatóság 2014. április 4-én írásban megerősítette, hogy a – további részletes vizsgálat tárgyát képező – projekt elvben megfelel a jogosultsági feltételeknek. A beruházási szerződést 2014. április 30-án írták alá. Ennek felfüggesztési záradéka a szerződés végrehajtását a VW csoport által a projekt folytatásáról hozott döntéstől tette függővé, feltéve, hogy azt 2014. június 30-a előtt hozzák meg.

- (86) A Bizottság azonban az eljárás megindításáról szóló határozatban kétségét fejezte ki a beszállítók szerszámokkal történő ellátásával összefüggő költségek támogathatóságát illetően. Emiatt, továbbá mert nem tudott határozott álláspontot kialakítani azzal kapcsolatban, hogy a bejelentett projekt és az azonos helyszínen korábban megvalósított beruházási projekt a 2007–2013. évi RTI 60. bekezdése értelmében egyetlen beruházási projektnek minősül-e, a Bizottság nem tudta megállapítani, hogy a bejelentett támogatási intenzitás meghaladja-e a megengedhető maximumot, ennél fogva kétségesnek tartotta a regionális támogatás alkalmazandó legnagyobb mértékét is.

5.5.1. A BESZÁLLÍTÓK SZERSZÁMOKKAL TÖRTÉNŐ ELLÁTÁSÁRA VONATKOZÓ KÖVETKEZTETÉS

- (87) A Bizottság a C34/2001. sz. ügyben egyértelművé tette, hogy a beszállítók szerszámokkal történő ellátásával összefüggő költségek csak abban az esetben támogathatók, ha az érintett tagállam támogatott területén merülnek fel. ⁽²¹⁾ A Bizottság megállapítja (lásd a (31) és (32) preambulumbekendést), hogy a beszállítók szerszámokkal történő ellátásával összefüggő, összesen 136,3 millió EUR összegű beruházás megfelel az RTI standard összegevezetethetőségi kritériumainak, mivel teljesíti többek között az következő feltételeket: a szerszámok a bejelentett projekt részét képezik, az Autoeuropa befektetett eszközei között szerepelnek, Portugálián belüli támogatott területen található, és a projekt befejezését követően legalább öt évig Portugália támogatott területén maradnak. Ezenfelül Portugália azon támogatott területein, amelyeken a beszállítók szerszámokkal történő ellátása történik, Palmela területével azonos vagy annál magasabb maximális támogatási intenzitás érvényes. Portugália kialakította azokat a felügyeleti mechanizmusokat, amelyekkel biztosítja, hogy a beszállítók szerszámokkal történő ellátásával összefüggésben nyújtott támogatások teljesítsék a felsorolt feltételeket.
- (88) A C34/2001. számú ügyben korábban követett gyakorlatának megfelelően ezért a Bizottság úgy ítéli meg, hogy Portugália támogatott területein a beszállítók szerszámokkal történő ellátásával összefüggésben felmerülő 136,3 millió EUR költség a 2007–2013. évi RTI 4.1. és 4.2. fejezetével összhangban támogathatónak tekinthető.

5.5.2. AZ EGYETLEN BERUHÁZÁSI PROJEKTRÉ VONATKOZÓ KÖVETKEZTETÉS

- (89) A Bizottság elemzést végzett annak megállapítására, hogy az Autoeuropa által azonos helyszínen korábban végrehajtott három beruházás egyetlen beruházási projektnek tekinthető-e a bejelentett beruházással.

5.5.2.1. A belső és külső fényezőrobotokra irányuló induló beruházás (fényező üzem)

- (90) A projekt keretében a kedvezményezett új robotokat vásárolt a fényező üzembe, ezzel javulást ért el a minőség, az ergonómia, a munkavédelem, a környezetvédelem, az erőforrások megtakarítása és a termelékenység terén. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a beruházásokra azok időpontjában szükség volt a fényező üzem belüli munkakörülmények javításához, így azokat nem a bejelentett projekt előkészítéseként hajtották végre.
- (91) A Bizottság úgy véli, hogy fényező üzemben a belső és külső fényezési folyamat automatizálására irányuló beruházás és a bejelentett beruházási projekt műszaki és funkcionális eltéréseket mutat, ezenkívül a beruházási döntéseket egymástól függetlenül hozták. A Bizottság ezért megállapítja, hogy a fényező üzemben végrehajtott induló beruházás nem kapcsolódik gazdaságilag oszthatatlan módon a bejelentett beruházási projekthez, ennél fogva pedig a két beruházás a 2007–2013. évi RTI 60. bekezdése értelmében nem minősül egyetlen beruházási projektnek.

5.5.2.2. Sajtólószerszámokra irányuló induló beruházás (szerszámüzem)

- (92) Az Autoeuropa szerszámüzeme a fém karosszériaelemek gyártásához szükséges mintákat és sajtólószerszámokat állítja elő. Az üzem a motorháztetők és sárvédők gyártásához használt szerszámok készítésére szakosodott. A szerszámüzem az egész világra kiterjedően szállítja termékeit a VW csoport gyárainak, tehát tevékenysége nem korlátozódik az Autoeuropa ellátására. Az Autoeuropa részeként, de önállóan működik, tevékenységét a gyár főtevékenységétől, a járműgyártástól függetlenül végzi.

⁽²¹⁾ Lásd A C34/2001. számú ügyben a Ford España SA részére nyújtott támogatásról hozott bizottsági határozat (14. lábjegyzet) (36)–(37) preambulumbekendését.

- (93) A projekt a sajtólószerszámok gyártásához szükséges új berendezések vásárlására irányult, amellyel a vállalkozás jobb minőségű szerszámok előállítását, valamint a szerszámüzem gyártókapacitásának növelését kívánta lehetővé tenni. A szerszámüzem a teljes VW csoport számára készít mintákat és sajtólószerszámokat, a bejelentett beruházástól eltérő földterületen található, és az autógyártól függetlenül működik. Ezenkívül a szerszámüzem korszerűsítésére és a bejelentett projektre vonatkozó beruházási döntéseket egymástól függetlenül hozták. A Bizottság ezért megállapítja, hogy a szerszámüzemben végrehajtott induló beruházás nem kapcsolódik gazdaságilag oszthatatlan módon a bejelentett beruházási projekthez, ennél fogva pedig a két beruházási projekt a 2007–2013. évi RTI 60. bekezdése értelmében nem minősül egyetlen beruházási projektnek.

5.5.2.3. Induló beruházás az információs technológia területén (informatika)

- (94) A projekt a stabil informatikai biztonságot célzó új informatikai berendezések és új szoftveralkalmazások beszerzésére irányult, amellyel a vállalkozás az autógyártás stabilitását és termelékenységét kívánta javítani. Az informatika területén végrehajtott beruházásnak nincs olyan stratégiai és műszaki kapcsolata a bejelentett beruházással, amely a két projektet gazdaságilag oszthatatlan módon összekapcsolná. Ezenkívül az informatikai projektre és a bejelentett projektre vonatkozó beruházási döntéseket egymástól függetlenül hozták. A Bizottság ezért megállapítja, hogy a két beruházási projekt a 2007–2013. évi RTI 60. bekezdése értelmében nem minősül egyetlen beruházási projektnek.

5.5.3. A STANDARD ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉGI KRITÉRIUMOKRA VONATKOZÓ ÁLTALÁNOS KÖVETKEZTETÉS

- (95) A fentiekre tekintettel a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a beszállítók szerszámokkal történő ellátásával összefüggésben felmerült 136,3 millió EUR költség a bejelentett projekt keretében támogatható kiadásnak tekinthető, a korábbi beruházásokat ugyanakkor nem szükséges figyelembe venni. A maximálisan megengedhető támogatási intenzitás kiszámításához figyelembe veendő támogatható kiadás összege 623,9 millió EUR (diszkontált értéken 599,6 millió EUR), amelynek összetételét e határozat 2. táblázata mutatja be. A 2007–2013. évi RTI 67. bekezdésében meghatározott csökkentési mechanizmus alkalmazása után a felmerült támogatható kiadások alapján a projekt maximálisan megengedhető támogatási intenzitása 6,13 % (BTE).
- (96) mivel a javasolt támogatás intenzitása (jelenértéken 36,15 millió EUR, 6,03 % támogatási intenzitás) nem haladja meg a maximálisan megengedhető támogatási intenzitást, a projekt tervezett támogatási intenzitása megfelel a 2007–2013. évi RTI-nek.
- (97) E megfontolások alapján, továbbá mivel a Bizottsághoz nem nyújtottak be olyan információt, amely érintené a Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló határozatban levont, a standard összeegyeztethetőségi kritériumok (85) preambulumbekzdésben említett teljesítésére vonatkozó következtetését, a Bizottság úgy véli, hogy az RTI standard összeegyeztethetőségi kritériumai teljesülnek.

5.6. A 2007–2013. ÉVI RTI 68. BEKEZDÉSÉNEK RENDELKEZÉSEIBEN FOGLALT TESZTEK ALKALMAZÁSA

- (98) A Bizottságnak a hivatalos vizsgálat keretében részletes vizsgálatot kell végeznie, kivéve, ha az eljárás során kétséget kizáróan megállapítja, hogy a 68. bekezdés a) és b) pontja szerinti tesztek részletes vizsgálatra vonatkozó határértékeit nem lépték túl.⁽²²⁾ A vonatkozó tesztek elvégzéséhez a Bizottságnak először megfelelően meg kell határoznia a termék- és földrajzi piacokat.
- (99) Az eljárást megindító határozat (45) preambulumbekzdésében a Bizottság úgy találta, hogy a 2007–2013. évi RTI 68. bekezdésének alkalmazásában a beruházási projektben érintett terméket a POLK-féle osztályozás szerinti A0, A és B piaci szegmenshez tartozó személygépkocsik jelentik.
- (100) A Bizottság nem határozta meg pontosan az érintett termékpiacot, és megvizsgált valamennyi elfogadható alternatív piacmeghatározást, beleértve azt a legszűkebb piaci felosztást is, amelyre vonatkozóan még adatok rendelkezésre állnak.

⁽²²⁾ Természetesen minden esetben és így a 2007–2013. évi RTI 68. bekezdésében megállapított küszöbértékektől függetlenül a Bizottságnak mérlegelnie kell a támogatás pozitív és negatív hatásait, még mielőtt megállapítja annak a belső piaccal való összeegyeztethetőségét. Lásd a Törvényszék T-304/08. számú *Smurfit Kappa Group kontra Bizottság* ügyben hozott ítéletének (EU:T:2012:351) 94. pontját.

- (101) Az egyedi szegmenseken alapuló legszűkebb piacmeghatározás használatának gyakorlata az autóipar vonatkozásában a hasonló határozatokban, többek között végleges határozatokban ⁽²³⁾ is megalapozott.
- (102) E gyakorlat alapja az a nézet, amely szerint az összes piaci szegmensben, tehát akár a lehető legkisebb szegmensben működő versenytárs védelmet érdemel a piaci erőfölénnyel rendelkező szereplőktől.
- (103) A gyakorlatot a versenyjog szempontjából releváns gazdasági szempontok is megalapozzák. E megközelítés még pontosabban azon az elméleten alapul, hogy akkor áll fenn keresletoldali helyettesíthetőség két termék között, ha a fogyasztók azokat jellemzőik, áruk és tervezett felhasználásuk alapján helyettesítő termékeknek tekintik. A Bizottság azzal a gyakorlattal, hogy azon lehető legkisebb autóipari szegmensben is vizsgálja a piaci részesedést, amelyre vonatkozóan információk állnak rendelkezésre, pontosan ugyanezt a logikát követi: azaz úgy tekinti, hogy az ár, jellemzők és tervezett felhasználás szempontjából való helyettesíthetőség az ugyanahhoz a szegmenshez tartozó termékek között a legerősebb. Ebben az értelemben a lehető legszűkebb piaci szegmens elfogadható piacként történő figyelembevétele a horizontális összefonódásokról szóló iránymutatás 28. pontjának logikáját tükrözi, amely kimondja, hogy „Az érintett piacon a termékeket aszerint is meg lehet különböztetni, hogy némely termékek közelebbi helyettesítői egymásnak, mint mások. Minél nagyobb mértékben helyettesíthetők egymással az összefonódásban részt vevő vállalkozások termékei, annál nagyobb a valószínűsége annak, hogy az összefonódó vállalkozások jelentősen megemelik áraikat. [...] Az összefonódásban részt vevő vállalkozások áremelési motiváltsága sokkal inkább ütközik akadályba, ha a versenytárs vállalkozások az összefonódásban részt vevő vállalkozások termékeinek a közeli helyettesítőit állítják elő, mint ha kevésbé közeli helyettesítő termékeket kínálnak”.
- (104) Ez az oka annak is, hogy a hagyományos autókat szegmensekbe szokás sorolni, és hogy az autóipar a modelleket az egyes jól ismert szegmensekhez sorolja. Ez a megfontolás ösztönözte a bizottsági gyakorlatot arra, hogy az autóipari ügyekben az érintett piacot az egyedi szegmensek tekintetében is meghatározza, és ez az oka annak, hogy a tagállamok az érintett piacokra vonatkozó érveiket ebben az ügyben és más, korábbi ügyekben is konkrét szegmensek vonatkozásában határozták meg.
- (105) mivel az Autoeuropa a POLK osztályozása szerinti A0 és [...] szegmensbe tartozó gépkocsikat gyárt majd, továbbá gyárthat a POLK osztályozása szerinti B szegmensbe tartozó gépkocsikat is, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy az említett szegmensek mindegyikét, továbbá a városi terepjárók esetében a Global Insight osztályozása szerinti SUV-B szegmenst, valamint a POLK osztályozása szerinti A0–B szegmenseket összevontan is lehetséges érintett piacnak kell tekinteni.
- (106) A Bizottság úgy ítélte meg, hogy a szóban forgó termékek érintett földrajzi piaca legalább az EGT területére terjed ki. A portugál hatóságok és az Autoeuropa elfogadták, hogy a Bizottság e bejelentés vonatkozásában a földrajzi piac említett meghatározását alkalmazza. ⁽²⁴⁾
- (107) A fentiekre tekintettel és mivel a Bizottság a hivatalos vizsgálat során nem kapott olyan kiegészítő információt, amely szükségessé tenné számára az eljárás megindításáról szóló határozatban levont következtetések módosítását, a Bizottság fenntartja a termék- és földrajzi piac meghatározására vonatkozó értékelését.

5.6.1. A PIACI RÉSZESÉDÉSSEL KAPCSOLATOS TESZTRE VONATKOZÓ KÖVETKEZTETÉS (A 2007–2013. ÉVI RTI 68. BEKEZDÉSÉNEK A) PONTJA)

- (108) A Bizottság elvégezte a 2007–2013. évi RTI 68. bekezdésének a) pontjában előírt tesztet az összes lehetséges termék- és földrajzi piac tekintetében annak ellenőrzése céljából, hogy a kedvezményezett piaci részesedése a beruházás előtt és után meghaladja-e a 25 %-ot.
- (109) Tekintettel arra, hogy nem sikerült egyetlen érintett termék- és földrajzi piacot azonosítani, az összes lehetséges piac eredményeit figyelembe kellett venni. Az EGT területén a 2013–2019 közötti időszak valamennyi évében a VW csoport piaci részesedése a POLK szerinti A és B szegmensben egyenként, valamint az összevont A0, A és B szegmensben is meghaladja a 25 %-ot. A Bizottság ezért megállapítja, hogy a részesedés meghaladja a 68. bekezdés a) pontja szerinti küszöbértéket.

⁽²³⁾ Lásd például az SA.34118. számú *Porsche* ügyben hozott, 2014 júliusában elfogadott végleges határozatot, amelyben a Bizottság nyitva hagyta a piac meghatározásának kérdését, és a hagyományos megközelítést alkalmazta, amely szerint meg kell vizsgálni „minden elfogadható alternatív piaci meghatározást, beleértve azt a legszűkebb piaci felosztást is, amelyre vonatkozóan még adatok rendelkezésre állnak”. Lásd e határozat (86) preambulumbekzdését, amely több ügyre, köztük az SA.30340. számú *Fiat Powertrain Technologies* ügyben hozott határozatra hivatkozik, amelynek (88) preambulumbekzdése a következőket állapítja meg: „Mivel a projekt nem lépi túl az RTI 68. bekezdésének a) pontja szerinti határértékeket azon legszűkebben szegmentált downstream termékpiac szintjén, amelyről adatok állnak rendelkezésre, a projekt az RTI 68. bekezdésének a) pontja szerinti határértékeket az érintett autószegekmenek egyetlen lehetséges kombinációja esetében sem lépi túl”. Az SA.30340 (*Fiat Powertrain Technologies*) számú állami támogatásról szóló 2011. február 9-i bizottsági határozat (C(2011)612; HL C 151., 2011.5.21., 5. o.); az SA. 32169 (*Volkswagen Sachsen*) számú állami támogatásról szóló 2011. július 13-i bizottsági határozat (C(2011)4935; HL C 361., 2011.12.10., 17. o.).

⁽²⁴⁾ Lásd még az eljárást megindító határozat 3.3.2.2. pontját.

5.6.2. A SZŰKÜLŐ PIAC GYÁRTÁSI KAPACITÁSÁVAL KAPCSOLATOS TESZTRE VONATKOZÓ KÖVETKEZTETÉS
(A 2007–2013. ÉVI RTI 68. BEKEZDÉSÉNEK B) PONTJA)

- (110) mivel a 68. bekezdés a) pontja szerinti próba eredménye önmagában is indokolta a támogatás részletes vizsgálatát, a 68. bekezdés b) pontja szerinti próba elvégzése nem szükséges.

5.6.3. KÖVETKEZTETÉS

- (111) A fentiek alapján a Bizottság megállapítja a 68. bekezdés a) pontja szerinti teszt határértékének átlépését. A Bizottság ezért az EUMSZ 108. cikkének (2) bekezdésében előírt eljárás megindítását követően részletes ellenőrzés elvégzése mellett döntött azzal kapcsolatban, hogy a támogatás szükséges-e a beruházást ösztönző hatás biztosításához, és hogy a támogatás előnyei ellensúlyozzák-e a támogatás következményeként felmerülő versenytorzulást és a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt hatást.

5.7. A TÁMOGATÁSI INTÉZKEDÉS RÉSZLETES VIZSGÁLATA

- (112) A részletes vizsgálatra az IDAC alapján kerül sor.

5.7.1. A TÁMOGATÁS POZITÍV HATÁSAI

5.7.1.1. A támogatás célja

- (113) Az IDAC 12. pontjának rendelkezése szerint a tagállamoknak bizonyítaniuk kell, hogy a beruházási projekt hozzájárul az érintett régió fejlődéséhez. A Bizottság tudomásul veszi a beruházás Portugália által ismertett pozitív regionális hatásait (lásd a (45)–(49) preambulumbekendést), és úgy véli, hogy különösen a közvetlen és közvetett munkahelyteremtő hatás, a további beszállítók régióba vonzásának lehetősége, a régióba irányuló tudástranszfer és a regionális tudásbázis fejlesztése jelentős mértékben járulnak hozzá a régió fejlődéséhez és az uniós kohéziós célkitűzések eléréséhez.

5.7.1.2. A támogatási eszköz megfelelése

- (114) Az IDAC 17. és 18. pontja kiemeli, hogy az induló beruházási támogatás formájában nyújtott állami támogatás csupán egyetlen módja annak, hogy a tagállamok ösztönözzék a piaci hiányosságok leküzdését, és elősegítsék a hátrányos helyzetű régiók gazdasági fejlődését. A támogatás abban az esetben minősül megfelelő eszköznek, ha más szakpolitikai lehetőségekhez képest különleges előnyöket kínál. Az IDAC 18. pontja szerint csak „azok az intézkedések minősülnek megfelelő eszköznek, amelyeknél a tagállam más szakpolitikai lehetőségeket is megfontolt, valamint amelyeknél megalapozottak a szelektív eszköz – úgymint az egy adott vállalkozásnak nyújtott állami támogatás – használatának előnyei.”
- (115) Portugália a támogatási eszköz megfelelését a Setúbal-félsziget régió gazdasági helyzetével indokolta (lásd az (51) és (52) preambulumbekendést), amelynek során bizonyította, hogy a régió az országos átlaghoz viszonyítva hátrányos helyzetű: a 2011–2013 közötti időszakban az egy főre jutó regionális GDP a portugál átlag 75 %-a körül alakult.
- (116) Tekintettel a Setúbal-félsziget régió társadalmi–gazdasági helyzetére, amelyet az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja szerinti regionális támogatásra jogosult régió státusa miatti 15 %-os maximális támogatási intenzitás is megerősít, és összhangban a korábbi határozatokkal (pl. a Dell Poland⁽²⁵⁾ és Porsche⁽²⁶⁾ támogatási ügyekben hozott határozatokkal), a Bizottság elfogadja, hogy az érintett régió fejlődési célkitűzéseinek eléréséhez állami támogatások odaítélése megfelelő eszközt jelent.

5.7.1.3. Ösztönző hatás/Összehasonlító forgatókönyv

- (117) Az IDAC 20. pontja szerint az ösztönző hatás formai vizsgálatára vonatkozóan az RTI 38. bekezdésében előírt feltételeknek teljesülniük kell. A Bizottság a fenti 5.5. pontban meggyőződött arról, hogy a bejelentett projekt esetében a feltételek teljesülnek. A jelentős ösztönző hatást illetően az IDAC a Bizottság számára előírja annak részletes vizsgálatát, hogy ténylegesen a támogatás következtében változik-e meg a kedvezményezett magatartása,

⁽²⁵⁾ A Bizottság 2009. szeptember 23-i 2010/54/EK határozata a Lengyelország által a Dell Products (Lengyelország) Sp. z o.o. részére nyújtani tervezett C 46/08 (korábbi N 775/07) sz. állami támogatásról (HL L 29., 2010.2.2., 8. o.) (171) preambulumbekendése.

⁽²⁶⁾ Az SA.34118 (2012/C, ex 2011/N) számú támogatásról szóló határozat (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé, a http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm?clear=1&policy_area_id=3 címen elérhető) (107) preambulumbekendése.

azaz emiatt kezdeményez-e (további) beruházást a szóban forgó, támogatott térségben. Az IDAC 22. pontja kimondja, hogy az ösztönző hatást két forgatókönyv bizonyíthatja: támogatás nélkül egyáltalán nem kerülne sor beruházásra, mivel a beruházás egyetlen helyszínen sem lenne jövedelmező a társaság számára (1. forgatókönyv), támogatás hiányában a beruházásra az Európai Unión belül egy másik helyszínen kerülne sor (2. forgatókönyv).

- (118) Az IDAC előírja a tagállam számára, hogy bizonyítsa a támogatás ösztönző hatásának meglétét, és egyértelmű bizonyítékkal szolgáljon arra vonatkozóan, hogy a támogatásnak tényleges hatása volt a beruházási döntés meghozatalára vagy a helyszínválasztásra. Az IDAC ily módon a tagállamra helyezi az ösztönző hatás meglétére vonatkozó bizonyítás terhet. Ebben az összefüggésben a tagállamnak el kell készítenie az összehasonlító forgatókönyvet, amelyben átfogó leírást ad arról, hogy mi történt volna, ha a kedvezményezett nem részesül támogatásban. Az összehasonlító forgatókönyvet a Bizottságnak realiztikusnak kell ítélnie.
- (119) A portugál hatóságok szerint (lásd az (54) preambulumbekendést) az Autoeuropának nyújtott támogatás a 2. forgatókönyv alá esik. Ezért Portugália a konkrét beruházást és a bejelentett projekt helyszínére vonatkozó tervezést bemutató összehasonlító forgatókönyvet nyújtott be, amelyben alternatív helyszíneként egy [az EGT nem támogatott területén található 1. helyszínen], [...] működő üzemet is figyelembe vettek.
- (120) Az IDAC 25. pontja szerint a tagállam a vállalkozások olyan iratainak benyújtásával bizonyíthatja a támogatás 2. forgatókönyv szerinti helyzetben meglévő ösztönző hatását, amelyek azt mutatják, hogy a támogatott régióba való település költségeit és előnyeit összehasonlították egy más helyszínre való település azonos adataival. A tagállamot felkérjük, hogy támaszkodjon olyan pénzügyi jelentésekre, belső üzleti tervekre és dokumentumokra, amelyek több beruházási forgatókönyvet írnak le.
- (121) Portugália (lásd a (68), (70) és (71) preambulumbekendést) egyidejű és hiteles dokumentációt nyújtott be, amely ismerteti a VW csoport, valamint a bejelentett projekttel összefüggésben a Volkswagen márka többlépcsős döntéshozatali folyamatát először a termékre vonatkozó döntés, majd a beruházásra és a helyszínre vonatkozó döntés tekintetében.
- (122) A dokumentációból kiderül, hogy miután 2012-ben a 61. tervezési fordulón megállapították az A0 SUV és [...] [...] szegmensbe tartozó új termékek értékesítési potenciálját, [a vállalatcsoport kontrolling részlege] 2012 júliusában előzetesen négy lehetséges gyártási helyszínt: Setúbalt, [az EGT nem támogatott területén található 1. helyszínt], [az EGT területén kívüli 2. helyszínt], valamint [az EGT nem támogatott területén található 3. helyszínt] jelölte meg két fő szempont alapján: a meglévő üzembe be lehet-e építeni további kapacitásokat, és az adott helyszínen található létesítmények összeegyeztethetők-e a tervezett beruházással. [A vállalatcsoport kontrolling részlege] által végzett számítások kiterjedtek az [előre meghatározotti modell] értékesítési volumenére is, amelynek gyártását hasonló időpontban tervezték megkezdeni. Három alternatívát dolgoztak ki a gyártási volumen négy helyszín közötti megosztására. Mindegyik alternatíva esetében kiszámították az egy autóra jutó gyártási költséget, amely alapján akkor a legjobb alternatíva az [előre meghatározott modell] és az A0 SUV együttes volumenének [az EGT nem támogatott területén található 1. helyszínen] történő gyártása lett volna úgy, hogy Setúbalban új volument csak a [...] szegmensbe tartozó modell gyártása jelentett volna.
- (123) A tervezési folyamat későbbi szakaszában [a vállalatcsoport kontrolling részlege] úgy döntött, hogy kizárja [az EGT nem támogatott területén található 3. helyszínt] a személyi költségek miatti hátrányokra, [az EGT területén kívüli 2. helyszínt] pedig a logisztikai költségek miatti hátrányokra tekintettel, így Setúbal mellett lehetséges alternatív helyszíneként csak [az EGT nem támogatott területén található 1. helyszínt] tartotta meg.
- (124) A Bizottság megállapítja, hogy 2014 januárjában a Volkswagen úgy döntött, hogy az [előre meghatározott modell] gyártását [az EGT nem támogatott területén található 1. helyszínen], valamint [az EGT területén kívüli 2. helyszínen] telepíti, ahol már az elődmodell is gyártották. Portugália igazolta, hogy az [előre meghatározott modellre] vonatkozó döntést követően is [az EGT nem támogatott területén található 1. helyszínen] reális lehetőség maradt a bejelentett beruházást illetően. A benyújtott dokumentumok alapján a Bizottság megállapítja, hogy 2014 márciusában, amikor a VAP meghozta a termékre vonatkozó döntést, [az EGT nem támogatott területén található 1. helyszínen] elegendő kapacitással rendelkezett a bejelentett projekt igényeinek ellátásához. Ezt támasztja alá a VW csoport 2015 márciusi döntése is, amely szerint [az EGT nem támogatott területén található 1. helyszínen] a bejelentett projekthez hasonló éves gyártási kapacitással másik modellt gyártanak.
- (125) Ezenfelül a Bizottság meggyőződött arról, hogy az összehasonlító forgatókönyvben figyelembe vettek minden olyan lényeges költséget, amely [az EGT nem támogatott területén található 1. helyszínen] a bejelentett projekthez szükséges többletkapacitás biztosítása érdekében indított további műszakokhoz kapcsolódik. Ezenkívül tudomásul veszi Portugália arra vonatkozó érvelését, hogy ha nem Setúbalt választották volna ki a bejelentett projekt helyszíneként, az Autoeuropa legalább az üzem jelentős részeinek bezárására kényszerülhetett volna. A Bizottság meggyőződött arról, hogy az összehasonlító forgatókönyvben egyaránt figyelembe vették a setúbali munkavállalók elbocsátásának költségeit és azokat a költségeket, amelyek a 4.2. pontban említett korábbi beruházási projektekhez nyújtott állami támogatás visszatérítésével kapcsolatban merülnek fel.

- (126) A Bizottság meggyőződött továbbá arról is, hogy az összehasonlító forgatókönyvben figyelembe vett két helyszínekhez kapcsolódó beruházási és gyártási költségek számításai pontosak, és a gyárak által átadott hiteles adatokon, illetve hiteles feltevéseken alapulnak.
- (127) Az e határozat (70) preambulumbekzdésében és I. mellékletében foglaltaknak megfelelően az egyes helyszínekhez kapcsolódó, a beruházási költségeket is tartalmazó gyártási költségekre vonatkozó becslések szerint Setúbal nominális értéken 90 millió EUR költséghátrányt mutat [az EGT nem támogatott területén található 1. helyszínehez] képest. Setúbal költséghátrányának csökkentésére és tekintettel arra, hogy a VAI hamarosan meghozza hivatalos döntését a beruházási projekt helyszínéről, a termékre vonatkozó 2014. március 10-i VAI-döntést követően az Autoeuropa 2014. március 31-én támogatási kérelmet nyújtott be.
- (128) A VAI 2014. május 28-án és 2014. június 26-án döntött a bejelentett beruházás Setúbalba telepítéséről. A VAI üléseiről készült jegyzőkönyvek rögzítik, hogy a döntést kifejezetten az állami támogatás igénybevételének lehetőségétől függően hozták meg. A projekt munkálatai 2014. június 26-án kezdődtek meg.
- (129) A Bizottság a fentiekben (lásd a (85) preambulumbekzdést) már megállapította, hogy az IDAC 20. pontjával összhangban az ösztönző hatás formai vizsgálatára vonatkozóan a 2007–2013. évi RTI 38. bekezdésében előírt követelmények teljesültek. Emellett a portugál hatóságok egyértelműen bizonyították, hogy a támogatás valóban szerepet játszott a beruházás helyszínének kiválasztásában, ugyanis a VW csoport csak akkor hozta meg arra vonatkozó döntését, hogy a bejelentett projektet Setúbalba telepíti, miután megkötötte a beruházási szerződést⁽²⁷⁾, amely megerősítette, hogy a beruházási projekt jogosult az állami támogatásra. A Bizottság úgy véli, hogy az IDAC 23. és 25. pontjával összhangban a Portugália által benyújtott összehasonlító forgatókönyv reális, és azt hiteles és egyidejű, a támogatás valósi (jelentős) ösztönző hatását igazoló bizonyítékok támasztják alá: a két helyszín viszonylatában a setúbali projekt életképességének javításával a támogatás hozzájárult ahhoz, hogy a kedvezményezett vállalkozás megváltoztassa a helyszínre vonatkozó döntését. A támogatás nélkül a beruházásra nem Setúbalban került volna sor.

5.7.1.4. A támogatás arányossága

- (130) A IDAC 29. pontja szerint ahhoz, hogy a támogatás arányos legyen, a támogatás összegét és intenzitását a beruházás támogatott régióban való megvalósulásához szükséges minimumra kell korlátozni.
- (131) Általában a regionális támogatás a támogatott régió problémáinak súlyosságával arányosnak minősül, ha megfelel a regionális támogatások alkalmazandó felső határának, a regionális támogatás felső határának a nagyberuházási projektekre vonatkozó automatikus, progresszív csökkentését is beleértve (amely már eleve részét képezi az alkalmazandó regionális támogatási térképnek). Az alkalmazott támogatási intenzitás ebben az esetben nem haladja meg a regionális támogatás csökkentési mechanizmussal korrigált felső határát, ahogyan azt már a (96) preambulumbekzdés is megállapította.
- (132) A 2007–2013. évi RTI-ben említett általános arányossági elven túl az IDAC részletesebb vizsgálat elvégzését írja elő. Az IDAC 2. forgatókönyve szerint a támogatási intézkedés akkor tekinthető arányosnak, ha az egyenlő a kedvezményezett vállalkozásnak a támogatott régióban történő beruházáshoz kapcsolódó nettó költségei és az egyéb helyszínen történő beruházás nettó költségei közötti különbséggel.
- (133) A Portugália által benyújtott dokumentumok (lásd a (68), (70) és (71) preambulumbekzdést) igazolják, hogy a támogatás a szükséges összegre korlátozódott, mivel nem haladta meg a beruházás Setúbalba, illetve [...] telepítésének költsége közötti különbséget. Az kontrafaktuális elemzés során, a beruházási döntéssel egyidejűleg készült iratok alapján végzett számítás azt mutatja, hogy Setúbal a támogatással együtt is diszkontált értéken 14,6 millió EUR-val drágább mint [az EGT nem támogatott területén található 1. helyszínen]. A Bizottság megállapítja, hogy a fennmaradó költséghátrány elfogadhatónak minősült olyan minőségi szempontokra tekintettel, mint a társadalmi felelősségvállalás (a beruházás nélkül az Autoeuropa a setúbali gyár jelentős részeinek bezárására kényszerült volna), vagy annak lehetősége, hogy Setúbal a gyártási csúcsokat más üzemek támogatása nélkül kezelje, míg [az EGT nem támogatott területén található 1. helyszínen] esetében a termelést részben [az EGT területén kívüli helyszínen] kellett volna áthelyezni. Ha a számítás figyelembe veszi a bejelentett támogatás 36,15 millió EUR⁽²⁸⁾ diszkontált összegét, Setúbal helyszínből adódó hátránya továbbra is 11,85 millió EUR (48 millió EUR – 36,15 millió EUR).

⁽²⁷⁾ A beruházási szerződés felfüggesztési záradéka a szerződés végrehajtását a VW csoport által a projekt folytatásáról hozott döntéstől tette függővé, feltéve, hogy azt 2014. június 30-a előtt hozzák meg.

⁽²⁸⁾ A támogatási összegek közötti eltérés indokolását a 19. lábjegyzet tartalmazza.

- (134) mivel a támogatás a setúbali beruházási projekt alternatív helyszínhez [az EGT nem támogatott területén található 1. helyszínhez] képest fennálló nettó többletköltségének ellensúlyozásához szükséges összegre korlátozódik, a Bizottság a helyszínre vonatkozó döntés időpontjában bizonyítottan tekinti a támogatás arányosságát.

5.7.2. A TÁMOGATÁS VERSENYRE ÉS KERESKEDELEMRE GYAKOROLT NEGATÍV HATÁSAI

- (135) Az IDAC 40. pontja szerint „ha [...] a tényeket összevető elemzés arra enged következtetni, hogy a beruházás a támogatás nélkül is mindenképpen megvalósulna, még ha esetleg más helyszínen is (2. forgatókönyv), és a támogatás arányos, akkor az olyan torzulásra utaló jelek, mint a magas piaci részesedés és a szűkülő piacon mutatkozó kapacitásnövekedés elvileg a támogatás nélkül is ugyanazok lennének.”
- (136) A bejelentett támogatás nélkül a beruházást másik helyszínen valósították volna meg, azonban az ebből eredő versenytorzulás akkor is azonos mértékű lett volna (2. forgatókönyv). Mivel a támogatás egy támogatott régió regionális hátrányaiból eredő többletköltségek ellensúlyozásához szükséges minimumra korlátozódik, nem jár a versenyre nézve indokolatlan negatív hatással, pl. a magánberuházások kiszorításával.
- (137) Az IDAC 50. pontja szerint a RAG és a regionális támogatásra jogosult területeket meghatározó regionális támogatási térképek bizonyos mértékig felismerik és korlátozzák a regionális támogatás helyspecifikus lehetséges negatív hatásait, figyelembe véve a kiegyenlítő és kohéziós politika célkitűzéseit, valamint a megengedhető támogatási intenzitást. Az IDAC 53. bekezdésének megfelelően azonban, ha a támogatás nélkül a beruházás egy szegényebb régióba (több regionális hiányosság – magasabb maximális regionális támogatási intenzitás) vagy a cél régióhoz hasonló regionális hiányosságokkal rendelkezőnek ítélt régióba (azonos maximális regionális támogatási intenzitás) települt volna, akkor ez negatív elemként, a kereskedelemre gyakorolt negatív hatásként kerülne megítélésre az átfogó mérlegelés során, amelyet valószínűleg nem ellensúlyoznának a pozitív elemek, mivel ellentmond a regionális támogatás lényegének.
- (138) A bejelentett projekt esetében a zöldmezős beruházás lehetőségét nem mérlegelték, mivel a [...] árszegmensbe tartozó modell [140 000–160 000] darabos beruházási csomagja túl kicsi a zöldmezős beruházás megvalósításához. Két szempont: a meglévő többletkapacitás és a tervezett projekttel összeegyeztethető létesítmények alapján alternatív helyszíneként csak [az EGT nem támogatott területén található 1. helyszín], [az EGT területén kívüli 2. helyszín], valamint [az EGT nem támogatott területén található 3. helyszín] jött számításba, majd a csoport kizárta [az EGT területén kívüli 2. helyszínt] és [az EGT nem támogatott területén található 3. helyszínt], mivel azokat magas logisztikai, illetve személyi költségek jellemezték.
- (139) A Bizottság ezért megállapítja, hogy semmi nem utal arra, hogy a beruházást egy másik támogatott régióban magasabb vagy összehasonlítható maximális támogatási intenzitással hajtották volna végre. Ez alapján a Bizottság úgy véli, hogy a támogatásnak nincs a kohéziót csökkentő hatása, ami a regionális támogatások alapvető céljával ellentétes lenne, és nem jár a kereskedelemre nézve indokolatlan negatív hatással.

5.8. MÉRLEGELÉS

- (140) Miután megállapítást nyert, hogy a támogatás az érintett térségben ösztönzi a beruházást és arányos, mérlegelni kell a támogatás pozitív és negatív hatásait.
- (141) Az értékelés megerősítette, hogy a támogatási intézkedés olyan ösztönző hatással bír, amellyel vonz egy olyan beruházást, amely jelentős mértékben hozzájárul az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében regionális támogatásra jogosult, hátrányos helyzetű régió regionális fejlődéséhez, ugyanakkor azonos vagy magasabb támogatási intenzitással rendelkező egyéb régiókat nem foszt meg a beruházás lehetőségétől (nincs kohézióellenes hatás). A Bizottság úgy véli, hogy az Unión belüli kohézió szempontjából előnyösebb egy beruházást egy szegényebb régióba vonzani, mint ha ugyanaz a beruházás egy kedvezőbb helyzetű régióban valósulna meg. Az IDAC 53. pontja értelmében a Bizottság „a mérlegelési teszt alapján általában úgy tekinti, hogy a csupán a fejlettebb alternatív beruházási helyszínhez kapcsolódó nettó költségkülönbséget kompenzáló [...] regionális támogatás pozitív hatásai meghaladják az új beruházás alternatív helyszínén fellépő negatív hatásokat”.

- (142) A fentiek alapján a Bizottság úgy ítéli meg, hogy mivel a támogatás a kiválasztott helyszínen történő beruházáshoz kapcsolódó nettó költségek és egy fejlettebb alternatív helyszín nettó költségei közötti különbség tekintetében arányosnak minősül, a támogatás célja és megfelelősége tekintetében jelentkező – fent leírtak szerinti – pozitív hatásai meghaladják az alternatív helyszínt érintő negatív hatásokat.
- (143) A 2007–2013. évi RTI 68. bekezdésével összhangban, valamint az IDAC alapján elvégzett részletes vizsgálat alapján a Bizottság megállapítja, hogy a támogatás szükséges a beruházást ösztönző hatás biztosításához, továbbá a támogatás előnyei ellensúlyozzák a támogatás következményeként felmerülő versenytorzulást és a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt hatást.

6. KÖVETKEZTETÉS

- (144) A Bizottság megállapítja, hogy a Volkswagen Autoeuropa, Lda számára nyújtani tervezett, a Bizottság jóváhagyásától függően 2014. április 30-án odaítélt regionális beruházási támogatás megfelel a 2007–2013. évi RTI-ben és az IDAC-ban foglalt valamennyi feltételnek, ezért az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontjával összhangban a belső piaccal összeegyeztethetőnek tekinthető.
- (145) A Bizottság emlékeztet arra, hogy az eljárás megindításáról szóló határozat (16) preambulumbekzdésével összhangban Portugália vállalta, hogy sem a bejelentett támogatási összeget, sem a bejelentett támogatási intenzitást nem lépi túl akkor, ha a tényleges támogatható kiadás összege eltér a bejelentésben és a maximális támogatható kiadás összegének számításában figyelembe vett tervezett összegtől. Portugália vállalta továbbá, hogy a támogatás Bizottság általi jóváhagyásától öt évenként időközi jelentést (beleértve a kifizetett támogatási összegre, valamint minden ugyanazon létesítményben/üzemben indított más beruházási projektre vonatkozó információt), továbbá a támogatás utolsó részletének a bejelentett kifizetési ütemterv szerinti kifizetését követő hat hónapon belül részletes záróbeszámolót nyújt be a Bizottságnak,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Portugália által a Volkswagen Autoeuropa, Lda számára nyújtani tervezett, jelenértéken 36,15 millió EUR összegű és bruttó támogatási egyenértékben kifejezve 6,03 %-os maximális támogatási intenzitású állami támogatás az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében összeegyeztethető a belső piaccal.

A Bizottság engedélyezi a jelenértéken 36,15 millió EUR összegű és bruttó támogatási egyenértékben kifejezve 6,03 %-os maximális támogatási intenzitású állami támogatás végrehajtását.

2. cikk

Ennek a határozatnak a Portugál Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2015. november 27-én.

a Bizottság részéről
Margrethe VESTAGER
a Bizottság tagja