

KOMMISSIONENS BESLUT (EU) 2017/166**av den 27 november 2015****om statligt stöd SA.38831 (2014/C) (f.d. 2014/N) som Portugal planerar att genomföra till förmån för Volkswagen Autoeuropa, Lda***[delgivet med nr C(2015) 8232]***(Endast den portugisiska texten är giltig)****(Text av betydelse för EES)**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 108.2 första stycket,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a,

efter att i enlighet med nämnda artiklar ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig ⁽¹⁾, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

- (1) Genom en elektronisk anmälan som registrerades den 30 juni 2014 anmälde Portugal ett regionalt investeringsstöd som det hade beviljat till Volkswagen Autoeuropa, Lda (nedan kallat *Autoeuropa*) den 30 april 2014 under förutsättning att det godkänns av kommissionen.
- (2) Genom en skrivelse av den 2 oktober 2014 underrättade kommissionen Portugal om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt avseende detta stöd.
- (3) Kommissionens beslut om att inleda förfarandet har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*. ⁽²⁾ Kommissionen har uppmanat berörda parter att inkomma med sina synpunkter.
- (4) Portugal inkom med synpunkter på beslutet om att inleda förfarandet den 15 december 2014 (2014/127950). Ytterligare information lämnades genom skrivelser av den 27 februari 2015 (2015/019588), den 12 juni 2015 (2015/056315) och den 27 juli 2015 (2015/073908). Ett möte mellan kommissionen, de portugisiska myndigheterna och stödmottagaren hölls hos Autoeuropa den 19 maj 2015.
- (5) Kommissionen har inte mottagit några synpunkter från berörda parter.

2. DETALJERAD BESKRIVNING AV ÅTGÄRDEN/STÖDET**2.1 SYFTET MED STÖDÅTGÄRDEN**

- (6) Genom att bevilja stöd för investeringar i Autoeuropas befintliga anläggning i Palmela i regionen Península de Setúbal, en region som är berättigad till regionalstöd enligt artikel 107.3 c i EUF-fördraget, där det normala stödtaket för regionalstöd till stora företag är 15 % enligt den portugisiska regionalstödskartan för perioden 2007–juni 2014 ⁽³⁾, avser Portugal att vidareutveckla den berörda regionen.

⁽¹⁾ EUT C 460, 19.12.2014, s. 55.

⁽²⁾ Se fotnot 1.

⁽³⁾ Statligt stöd N 727/2006 – Portugal – regionalstödscharta 2007–2013 (EUT C 68, 24.3.2007, s. 26), som förlängts till slutet av juni 2014 genom SA.37471 (2013/N) – Förlängning av giltigheten för den portugisiska regionalstödschartan 2007–2013 till och med den 30 juni 2014 (EUT C 50, 21.2.2014, s. 16).

2.2 STÖDMOTTAGAREN

- (7) Mottagaren av stödet är Autoeuropa, ett helägt dotterbolag till Volkswagenkoncernen. Volkswagenkoncernen har beskrivits i ett stort antal beslut om statligt stöd, senast i kommissionens beslut av den 9 juli 2014 om att inleda det formella granskningsförfarandet i fråga om regionalt stöd till förmån för AUDI HUNGARIA MOTOR Ltd ⁽⁴⁾, till vilket kommissionen hänvisar för ytterligare information om Volkswagenkoncernen.
- (8) Autoeuropa har haft verksamhet i Setúbal-regionen sedan juni 1991 och har producerat flera olika personbilsmodeller under varumärket VW. Autoeuropa är ett stort företag. Varken Volkswagenkoncernen eller Autoeuropa kan betraktas som ett företag i svårigheter i den mening som avses i de gemenskapsriktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter ⁽⁵⁾ som var i kraft vid tidpunkten för anmälan.

2.3 INVESTERINGSPROJEKTET

- (9) Investeringsprojektet består i att införa en ny modulbaserad produktionsteknik, *Modularer Querbaukasten* (nedan kallad MQB), som ersätter den traditionella plattformbaserade tillverkningen. Denna nya tillverkningsteknik ger möjlighet till stor flexibilitet vid produktionen av personbilsmodeller, samtidigt som betydande synergieffekter skapas vid produktionen. Kommissionen hänvisar till sitt beslut av den 13 juli 2011 om att inleda ett formellt granskningsförfarande i fråga om regionalt stöd till förmån för Volkswagen Sachsen ⁽⁶⁾, där det finns en mer detaljerad beskrivning av tekniken.
- (10) Tack vare investeringen i Palmela kan Autoeuropa tillverka personbilar i tre olika segment på personbilsmarknaden, segmenten A0, A och B, enligt Polks klassificering ⁽⁷⁾. För närvarande har Volkswagenkoncernen för avsikt att på den nya produktionslinjen tillverka en stadsjeep i A0-segmentet och en ännu inte fullständigt definierad personbil som hör till [...] ^(*)-segmentet, och som ska ersätta Autoeuropas nuvarande modell i [...] -segmentet. Volkswagenkoncernen utesluter inte att man kommer att starta tillverkning av en personbil i B-segmentet inom en femårsperiod efter att investeringen har slutförts. Den totala kapacitet som skapas genom investeringen uppgår till [140 000–160 000] bilar per år, av vilken enligt de nuvarande planerna en kapacitet på [80 000–100 000] är avsedd för tillverkning av stadsjeepen i A0-segmentet och en kapacitet på [50 000–60 000] är öronmärkta för modellen i [...] -segmentet.
- (11) Investeringen inleddes den 26 juni 2014 och planeras vara i stort sett slutförd senast den 31 december 2018. Full produktion är planerad till slutet av 2018.

2.4 INVESTERINGSPROJEKTETS KOSTNADER

- (12) Enligt det avtal om investering och stöd som tecknats mellan Portugal och Volkswagenkoncernen samt Portugals inlägga av den 28 juli 2014 omfattar investeringen stödberättigande utgifter på 672,9 miljoner euro under perioden 2014–2019 för utrustning samt anläggning av infrastruktur (byggnation). Ungefär en fjärdedel av utgifterna kommer att röra distributionsutrustning till leverantörer, dvs. fasta tillgångar som Autoeuropa finansierar men som inte kommer att användas i Autoeuropas anläggning i Palmela, utan görs i stället tillgängliga för Autoeuropas leverantörer, så att leverantörerna kan använda dessa vid produktionen av delar och komponenter till Volkswagenkoncernen. Även om tillgångarna kommer att utgöra en integrerad del av leverantörernas produktionsutrustning kommer de att förbli Volkswagenkoncernens egendom.
- (13) Utgifterna rör uteslutande nya, materiella anläggningstillgångar. I tabellen nedan, som härrör från investeringsavtalet, har de planerade stödberättigande utgifterna delats upp per typ och år.

⁽⁴⁾ Ärende SA.36754 LIP – Ungern – Stöd till AUDI HUNGARIA MOTOR Ltd (EUT C 418, 21.11.2014, s. 25).

⁽⁵⁾ EUT C 244, 1.10.2004, s. 2.

⁽⁶⁾ Ärende SA.32169 – Tyskland – LIP – Stöd till Volkswagen Sachsen GmbH (EUT C 361, 10.12.2011, s. 17).

⁽⁷⁾ R. I. Polk & Co. (även kallat *Polk*) är en organisation med global verksamhet och en viktig leverantör av marknadsinformation och analyser inom fordonsindustrin. Den 16 juli 2013 slutförde IHS Inc., den världsledande leverantören av granskande information och analyser, sitt förvärfv av R. L. Polk & Co.

^(*) Affärshemlighet.

Tabell 1

Uppdelning av de stödberättigande utgifterna i miljoner euro – investeringsavtal

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Totalt
Utrustning	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Distributionsutrustning till leverantörer	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
TOTALT	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	672,9

- (14) Denna kostnadsuppdelning, som bygger på uppgifterna i investeringsavtalet, skiljer sig från den uppdelning av kostnader som fanns i formuläret med kompletterande upplysningar som bifogades anmälan. I formuläret med kompletterande upplysningar förklarade de portugisiska myndigheterna att Volkswagenkoncernen har minskat den totala investeringskostnaden på 672,95 miljoner euro som anges i investeringsavtalet till 623,85 miljoner euro. Uppdelningen baserad på formuläret med kompletterande upplysningar framgår av tabellen nedan.

Tabell 2

Uppdelning av de stödberättigande utgifterna i miljoner euro – formulär med kompletterande upplysningar

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Totalt
Utrustning	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Distributionsutrustning till leverantörer	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
TOTALT	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	623,9

2.5 RÄTTLIG GRUND

- (15) Den nationella rättsliga grunden för att bevilja stödet är lagdekret nr 287/2007 av den 17 augusti, ändrat genom lagdekret nr 65/2009 av den 20 mars, i vilket det nationella ramverket för investeringsincitament godkänns, samt förordning nr 1464/2007 av den 15 november, ändrad genom förordning 1103/2010 av den 25 oktober, i vilken stödordningen *Sistema de Incentivos a Inovação* skapas och regleras.
- (16) Portugal beviljade stödet, under förutsättning att det godkänns av kommissionen, i enlighet med den portugisiska stödordningen *Sistema de Incentivos a Inovação*. Denna stödordning ingår i ett gruppundantag för stödsökningar under det tröskelvärde för anmälan som fastställs i artikel 6 i kommissionens förordning (EG) nr 800/2008 ⁽⁸⁾ (nedan kallad *den allmänna gruppundantagsförordningen från 2008*).

2.6 STÖDÅTGÄRDEN

- (17) Stödet beviljades, under förutsättning att det godkänns av kommissionen, genom ett stöd- och investeringsavtal som undertecknades den 30 april 2014. Arbetet med investeringen inleddes den 26 juni 2014, dvs. efter att avtalet hade undertecknats.

⁽⁸⁾ Kommissionens förordning (EG) nr 800/2008 av den 6 augusti 2008 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den gemensamma marknaden enligt artiklarna 87 och 88 i fördraget (allmän gruppundantagsförordning) (EUT L 214, 9.8.2008, s. 3), förlängd till den 30 juni 2014.

- (18) Stödet beviljas i form av ett delvis återbetalningspliktigt bidrag. I investeringsavtalet hänvisas till ett återbetalningspliktigt bidrag på 52,49 miljoner euro (i nominellt värde) för utgifter för investeringar (bland annat distributionsutrustning till leverantörer) på 672,95 miljoner euro, vilket delvis omvandlas till ett direkt bidrag om Autoeuropa uppfyller vissa avtalade kriterier kring genomförandet. Anmälan visar att Volkswagenkoncernens senare omkostnadsplanering resulterade i en något lägre nivå för de förväntade investeringskostnaderna (623,9 miljoner euro). Beräknat på grundval av det lägre beloppet uppgår det anmälda stödbeloppet och den anmälda stödnivån till 36,15 miljoner euro respektive 6,03 % i 2014 års priser. Portugal åtar sig att inte överskrida vare sig det anmälda stödbeloppet eller den anmälda stödnivån om de faktiska stödberättigande utgifterna avviker från de planerade stödberättigande utgifterna så som de anges i anmälan och i beräkningen av det maximala stödbeloppet.
- (19) Portugal bekräftar att Autoeuropa/Volkswagen med egna medel kommer att ge ett eget bidrag fritt från statligt stöd på minst 25 % av de stödberättigande kostnaderna.
- (20) Autoeuropa/Volkswagen åtar sig att fortsätta investeringen under en period på minst fem år efter att investeringsprojektet genomförts.

2.7 SKÅL FÖR ATT INLEDA FÖRFARANDET

- (21) I beslutet om att inleda förfarandet uttryckte kommissionen tvivel om att åtgärden överensstämde med bestämmelserna i riktlinjerna för statligt regionalstöd för 2007–2013 ⁽⁹⁾ (nedan kallade *riktlinjerna*) i fråga om stödberättigande utgifter, högsta tillåtna stödbelopp samt högsta tillåtna stödnivå, och därmed om att stödåtgärden var förenlig med den inre marknaden.
- (22) Kommissionen konstaterade att kostnaderna för distributionsutrustning till leverantörer ingick i de anmälda stödberättigande utgifterna, varvid kommissionen hyste tvivel kring huruvida dessa var stödberättigade, och kunde därför inte bekräfta att det maximala anmälda stödbeloppet, som beräknas på grundval av den totala anmälda investeringskostnaden, inte överskrider det högsta tillåtna beloppet.
- (23) Vidare konstaterade kommissionen att Autoeuropa fick investeringsstöd för ett annat investeringsprojekt som genomförs på samma anläggning. Anläggningsarbetena i det andra investeringsprojektet inleddes mindre än tre år före arbetet i det aktuella investeringsprojektet inleddes. Investeringsprojektet hade som syfte att förnya och optimera produktionsprocesserna genom investeringar i följande tre verksamhetsområden: i) inom IT-området, genom att genomföra program och införa de tekniskt mest avancerade systemen, ii) inom området invändig och utvändig lackering av motorfordon, genom att automatisera påförandet av lack, och iii) inom området stansningsmatriser, som används för att tillverka formar för stansade delar. Vid tidpunkten för beslutet om att inleda förfarandet klargjorde Portugal till i vilken utsträckning dessa förbättringar skulle vara relevanta och huruvida de skulle fortsätta att användas om den plattformsbaserade tillverkningen skulle upphöra och ersättas av produktionstekniken MQB.
- (24) På grundval av de uppgifter som Portugal lämnade kunde kommissionen inte bilda sig en bestämd uppfattning om huruvida de två investeringsprojekten utgör ett enda investeringsprojekt i den mening som avses i punkt 60 i riktlinjerna, och beslutade sig för att bedöma under det formella granskningsförfarandet om de två projekten är ekonomiskt odelbara i enlighet med fotnot 55 ⁽¹⁰⁾ i riktlinjerna.

⁽⁹⁾ Riktlinjer för statligt regionalstöd för 2007–2013 (EUT C 54, 4.3.2006, s. 13). Den 28 juni 2013 antog kommissionen riktlinjerna för statligt regionalstöd för 2014–2020, i vilka giltighetstiden för riktlinjerna förlängdes till den 30 juni 2014 (punkt 186) (EUT C 209, 23.1.2013, s. 1).

⁽¹⁰⁾ I fotnot 55 i riktlinjerna anges följande: "Vid bedömningen av om en nyinvestering är ekonomiskt odelbar kommer kommissionen att beakta de tekniska, funktionella och strategiska banden och den omedelbara geografiska närheten. Att tillgångarna är ekonomiskt odelbara kommer att bedömas oberoende av ägarförhållanden. Det innebär att bedömningen av om ett stort investeringsprojekt utgör ett enda investeringsprojekt bör vara densamma oavsett om projektet genomförs av ett företag, av mer än ett företag som delar på investeringskostnaderna eller av flera företag som svarar för kostnaderna för olika investeringar inom samma investeringsprojekt (t.ex. i fråga om ett gemensamt företag)".

- (25) Dessutom måste enligt punkt 68 i riktlinjerna kommissionen inleda det formella granskningsförfarandet och noggrant kontrollera om stödet medför en stimulanseffekt på investeringen, om det är lämpligt och vilka positiva och negativa effekter det har i de fall där stödmottagarens marknadsandel på den relevanta produktmarknaden och geografiska marknaden före eller efter investeringen överstiger 25 % (nedan kallat *punkt 68 a-bedömning*), eller i de fall där den kapacitet som skapas genom investeringen överstiger 5 % av en marknad som minskar i absoluta eller relativa tal (nedan kallat *punkt 68 b-bedömning*). Om en noggrann kontroll krävs genomförs den enligt kommissionens meddelande om kriterier för en ingående bedömning av regionalstöd till stora investeringsprojekt ⁽¹¹⁾ (nedan kallat *kriterierna för en ingående bedömning*).
- (26) I beslutet om att inleda förfarandet lämnade kommissionen den exakta definitionen av den relevanta produktmarknaden öppen och övervägde alla rimliga alternativa marknadsdefinitioner, inklusive den snävaste möjliga segmentindelningen för vilken uppgifter är tillgängliga. ⁽¹²⁾ Eftersom Autoeuropa kommer att tillverka bilar i A0- och [...]segmenten enligt Polk, och även skulle kunna tillverka bilar i B-segmentet enligt Polk, ansåg kommissionen att dessa enskilda segment, och för stadsjeepar även SUV-B-segmentet enligt Global Insight ⁽¹³⁾, samt enligt Polk de sammantagna segmenten (A0 till B), samtliga bör betraktas som rimliga relevanta marknader i detta ärende.
- (27) I punkt 70 i riktlinjerna anges att marknaderna i regel ska fastställas på EES-nivå vid bedömningar enligt punkt 68. För bedömningen av det aktuella ärendet ansåg kommissionen att den relevanta geografiska marknaden för produkterna i fråga är åtminstone hela EES. De portugisiska myndigheterna och Autoeuropa godtog att kommissionen tillämpade denna geografiska marknadsdefinition vid bedömningen av denna anmälan.
- (28) Under den preliminära undersökningen kom analysen enligt punkt 68 a i riktlinjerna fram till att det tillämpliga tröskelvärdet för en marknadsandel av 25 % överskrids inom EES i segmenten A och B var för sig samt i segmenten A0, A och B (enligt Polk) sammantagna under alla de berörda åren.
- (29) Eftersom resultatet av punkt 68 a-bedömningen innebar att en noggrann kontroll av stödet måste göras, ansåg kommissionen att en punkt 68 b-bedömning inte var nödvändig.

3. SYNUNKTER FRÅN BERÖRDA PARTER

- (30) Inga synpunkter från berörda parter har inkommit.

4. KOMMENTARER FRÅN PORTUGAL

4.1 DISTRIBUTIONSUTRUSTNING TILL LEVERANTÖRER

- (31) Portugal anser att investeringar i distributionsutrustning till leverantörer till ett belopp av 136,3 miljoner euro är berättigade till stöd, eftersom utrustningen är en del av det anmälda projektet, ingår i Autoeuropas fasta tillgångar, är placerad i en leverantörs anläggning i ett stödberättigat område i Portugal, och kommer att finnas kvar där under minst fem år efter att projektet har slutförts. De portugisiska myndigheterna hänvisar till skälen 36 och 37 i beslut K(2002) 1803, Ford España SA ⁽¹⁴⁾, där kommissionen konstaterade att utgifter för distributionsutrustning till leverantörer kan anses vara berättigade till regionalstöd om kostnaderna uppstått i stödområden.

⁽¹¹⁾ EUT C 223, 16.9.2009, s. 3.

⁽¹²⁾ Detta tillvägagångssätt är i enlighet med kommissionens beslut om statligt stöd i ärende SA.34118 (Porsche Leipzig), beslut av den 9 juli 2014 (C(2014) 4075) i SA.34118 (ännu ej offentliggjort i EUT), tillgängligt på http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm?clear=1&policy_area_id=3; SA.30340 (Fiat Powertrain Technologies), beslut av den 9 februari 2011, (K(2011) 612) ärende SA.30340 (EUT C 151, 21.5.2011, s. 5); SA.32169 (Volkswagen Sachsen), beslut av den 13 juli 2011 (K(2011) 4935) i ärende SA.32169 (EUT C 361, 10.12.2011, s. 17); N767/07 (Ford Craiova), beslut av den 30 april 2008 (K(2008) 1613) i ärende N767/2007 (EUT C 238, 17.9.2008, s. 4); N635/2008 (Fiat Sicily), beslut av den 29 april 2009 (K(2009) 3051) i ärende N635/2008 (EUT C 219, 12.9.2009, s. 3); och N473/2008 (Ford Espino), beslut av den 17 juni 2009 (K(2009) 4530) i ärende N473/2008 (EUT C 19, 26.1.2010, s. 5).

⁽¹³⁾ Kommissionen ansåg i en rad beslut om stadsjeepar, senast i det slutliga beslutet om regionalstöd till Porsche (beslut av den 9 juli 2014 om det statliga stöd SA.34118 (2012/C f.d. 2011/N) som Tyskland planerar att genomföra till förmån för Porsche Leipzig GmbH och Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft (ännu ej offentliggjort i EUT), tillgängligt på http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm?clear=1&policy_area_id=3), att Global Insights klassificering är lämpligare för stadsjeepar. Stadsjeepar som ligger i segmentet A0 enligt Polk motsvarar segmentet SUV-B i Global Insights klassificering.

⁽¹⁴⁾ C34/2001, kommissionens beslut av den 7 maj 2002 om det statliga stöd Spanien planerar att genomföra till förmån för Ford España SA (delgivet med nr K(2002) 1803) (EUT L 314, 18.11.2002, s. 86).

- (32) Innan investeringsavtalet undertecknades i april 2014 tog Volkswagenkoncernen och Autoeuropa fram en investeringsplan för distributionsutrustning till leverantörer som tog hänsyn till dessa villkor för stödberättigande och säkerställde att beloppet på 136,3 miljoner euro endast omfattade utgifter för distributionsutrustning till leverantörer som uppfyllde de ovannämnda villkoren. De portugisiska myndigheterna har inrättat en mekanism för att övervaka att de ovannämnda villkoren efterlevs.

4.2 ETT ENDA INVESTERINGSPROJEKT

- (33) Portugal undertecknade den 8 oktober 2013 ett investeringsavtal med Autoeuropa för tre olika projekt som var och ett utgör en nyinvestering inriktad på att expandera den befintliga anläggningen och som Portugal inte anser utgör ett enda investeringsprojekt tillsammans med det anmälda investeringsprojektet i den mening som avses i punkt 60 i riktlinjerna.

4.2.1 NYINVESTERING I ROBOTAR FÖR INVÄNDIG OCH UTVÄNDIG LACKERING (LACKERINGSVERKSTAD)

- (34) Det första projektet rörde införandet av robotar för att automatisera den invändiga och utvändiga lackeringsprocessen, vilket skulle möjliggöra förbättringar av kvalitet (enhetlighet i utvärdigt utseende, minskad lacktjocklek, minskning av överryk, minskning av smuts invändigt) och produktivitet samt till bättre ergonomi och arbetarskydd och en minskning av materialförbrukning och spillfärg. De motsvarande stödberättigande utgifterna uppgick till 20 miljoner euro ⁽¹⁵⁾ och stödbeloppet till 2,89 miljoner euro i bruttobidragsekvivalenter (BBE).
- (35) De portugisiska myndigheterna betonar att denna investering inte är sammankopplad på ett ekonomiskt odelbart sätt med det anmälda investeringsprojektet. Det anmälda investeringsprojektet är inriktat på en genomgripande förändring av den övergripande produktionsprocessen genom att produktionstekniken MQB införs. Även om införandet av MQB-tekniken kräver betydande investeringar i synnerhet i monteringsanläggningar krävs endast mindre investeringar i den befintliga lackeringsverkstaden.
- (36) Den befintliga lackeringsverkstaden har varit funktionell före och utan MQB-investeringen. På samma sätt kan de nya monteringsanläggningarna med MQB-teknik fungera utan investeringarna i lackeringsverkstaden, dvs. produktion med MQB-tekniken skulle vara möjlig och funktionell även utan föregående investeringar i robotar i lackeringsverkstaden. Även om båda anläggningarna utgör delar av en integrerad process för att tillverka bilar är de inte sammankopplade på ett ekonomiskt odelbart sätt genom investeringarna.
- (37) De olika investeringsbesluten har dessutom fattats oberoende av varandra (modernisering av lackeringsverkstad: augusti 2011; MQB-investering: maj 2014).

4.2.2 NYINVESTERING I STANSNINGSMATRISER (VERKTYGSVERKSTAD)

- (38) Det andra projektet rörde Autoeuropas verktygsverkstad, som tillverkar formar och stansningsverktyg för karossdelar i metall till bilar. Den är specialiserad på tillverkning av verktyg för motorhuvar och skärmar. Verktygsverkstaden levererar sina produkter till fabriker i Volkswagenkoncernen över hela världen, dvs. den levererar inte uteslutande till Autoeuropa. Den är en del av Autoeuropa men fungerar självständigt och oberoende i förhållande till fabriken huvudverksamhet, som är fordonstillverkning.
- (39) Syftet med nyinvesteringen i verktygsverkstaden var att utvidga den befintliga verksamheten. För att uppnå ett antal viktiga tekniska förbättringar i produktionskvaliteten förvärvade Autoeuropa ny utrustning för stansningsmatriser som gör det möjligt att tillverka verktyg med högre kvalitet och att öka verktygsverkstadens produktionsvolym. Den stödberättigande investeringen uppgick till 12,7 miljoner euro (diskonterat värde på 12,66 miljoner euro) och stödbeloppet till 1,84 miljoner euro i bruttobidragsekvivalenter.
- (40) Med tanke på att verktygsverkstaden fungerar oberoende av MQB-processen för biltillverkning, är belägen på samma industriområde men inte på samma tomt som biltillverkningsanläggningen och att investeringsbesluten fattats oberoende av varandra (under 2011 för verktygsverkstaden och i maj 2014 för MQB-investeringen) anser de portugisiska myndigheterna att investeringen i verktygsverkstaden inte är sammankopplad på ett ekonomiskt odelbart sätt med det anmälda investeringsprojektet.

⁽¹⁵⁾ 19,95 miljoner euro diskonterat till 2011, det år då investeringsprojektet inleddes, diskonteringsränta 1,56 %.

4.2.3 NYINVESTERING INOM OMRÅDET INFORMATIONSTEKNIK (IT)

- (41) Det tredje projektet rörde investeringar i IT-hårdvara som tillsammans med ny programvara ökade IT-säkerheten och ledde till en stabilare produktion inom biltillverkningen. Biltillverkning är i hög grad beroende av IT-system som är tillförlitliga och fungerar smidigt, eftersom konfigurationen för varje bil (motortyp, växellåda, färg osv.) matas in i produktionsprocessen via koncernens datanät. Den stödberättigande investeringen uppgick till 5,5 miljoner euro (diskonterat värde på 5,5 miljoner euro) och stödbeloppet till 0,79 miljoner euro i bruttobidragsekvivalenter.
- (42) De portugisiska myndigheterna anser att denna IT-investering från 2011 inte är sammankopplad på ett ekonomiskt odelbart sätt med det anmälda investeringsprojektet. Den nya MQB-tekniken för tillverkning skulle vara möjlig och funktionell utan föregående investering i IT-säkerhet eftersom alla applikationer som stöder och kontrollerar MQB-tillverkningen skulle ha fungerat på samma sätt utan denna föregående investering. IT-investeringen har varit funktionell före och utan MQB-investeringen.
- (43) De olika investeringsbesluten har dessutom fattats oberoende av varandra: för investeringen inom IT-området 2011, och för MQB-investeringen i maj 2014.

4.3 INGÅENDE BEDÖMNING AV STÖDÅTGÄRDEN

- (44) Portugal har lämnat in de uppgifter som krävs för att göra en ingående bedömning.

4.3.1 STÖDETS POSITIVA EFFEKTER

- (45) Portugal har för avsikt att vidareutveckla den berörda regionen. Investeringen kommer att skapa 500 nya direkta arbetstillfällen och säkerställa att 3 339 befintliga arbetstillfällen behålls på lång sikt.
- (46) Det anmälda projektet kommer att avsevärt öka kompetens och färdigheter hos stödmottagarens anställda, vilket ökar deras anställbarhet i och utanför Volkswagenkoncernen och Portugal samt ökar kompetensen inom regionen. Särskilda utbildningsaktiviteter planeras. Denna yrkesutbildning har också en positiv effekt på kunskapsöverföringen inom främst Peninsula de Setúbal-regionen.
- (47) Investeringsprojektet kommer att skapa fler affärsmöjligheter för Autoeuropas leverantörer. Enligt en undersökning från *Center for Automotive Research* innebär ett arbetstillfälle som skapas inom fordonsindustrin att det totalt skapas 2,5 nya arbetstillfällen hos leverantörerna och 2,2 arbetstillfällen i andra företag, till följd av den konsumtion som leverantörernas anställda ger upphov till i Portugal. Portugal räknar därför med att investeringen kommer att leda till att 2 350 indirekta arbetstillfällen skapas utöver de 500 nya direkta arbetstillfällena.
- (48) De portugisiska myndigheterna betonar även de kvalitativa aspekterna av investeringsprojektets regionala effekter. Projektet kommer att bidra till utvecklingen av Peninsula de Setúbal-regionen genom att locka industrileverantörer att investera i regionen, vilket medför tekniköverföring (kunskapsspridning) och kluster av företag inom samma bransch, vilket ger enskilda anläggningar möjlighet till större specialisering och leder till ökad effektivitet.
- (49) Stödmottagaren har även inbjudits att delta i flera projekt tillsammans med ledande universitet, både rörande tillverkningsteknik och kring ergonomiska aspekter.

4.3.2 STÖDETS LÄMPLIGHET

- (50) Portugal påpekar att kommissionen redan i beslutet om Porsches Leipzig ⁽¹⁶⁾ godtog statligt stöd som ett lämpligt medel för att främja den regionala utvecklingen i regioner som är missgynnade i förhållande till genomsnittet för andra regioner i medlemsstaten. Detta resonemang gäller på samma sätt för det anmälda investeringsstödet i Peninsula de Setúbal-regionen.

⁽¹⁶⁾ SA.34118, beslut av den 9 juli 2014 (ännu ej offentliggjort i EUT) tillgängligt på http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm?clear=1&policy_area_id=3, skäl 107.

- (51) Peninsula de Setúbal-regionen ingår i regionen Lisboa e Vale do Tejo, som omfattar Lissabonområdet och är den mest utvecklade regionen i Portugal. Om Peninsula de Setúbal-regionen betraktas för sig kan den klassificeras som en "a"-region, eftersom dess BNP per capita varierade mellan 45 % och 47 % av EU-genomsnittet under perioden 2006–2010 (den period som användes för att ta fram kartorna för regionalt statligt stöd för perioden 2014–2020).
- (52) BNP per capita för Peninsula de Setúbal var 75 % av genomsnittet för Portugal under de senaste tre åren.

Tabell 3

BNP per capita ⁽¹⁾ jämfört med genomsnittet för Portugal (i euro)

År	Peninsula de Setúbal	Genomsnitt för Portugal	%
2013	12 302	16 372	75,1
2012	12 105	16 136	75,0
2011	12 656	16 686	75,8

⁽¹⁾ Källa till uppgifterna är INE – Instituto Nacional de Estatística (den nationella statistikmyndigheten).

- (53) Portugal anser därför att det anmälda stödet är ett lämpligt instrument för att förbättra den regionala utvecklingen i Peninsula de Setúbal.

4.3.3 STIMULANSEFFEKT/KONTRAFAKTISKT SCENARIO

- (54) Portugal har lämnat uppgifter för att visa att stödet omfattas av scenario 2 i kriterierna för en ingående bedömning, eftersom stödet gav stödmottagaren ett incitament att göra investeringen i Setúbal-anläggningen i stället för i anläggningen i [plats 1] (icke stödberättigat område i EES), där investeringen skulle ha gjorts utan statligt stöd. Portugal tillhandahåller bland annat uppgifter om flerstegsprocessen för beslutsfattande och ekonomiska uppgifter för det kontrafaktiska scenariot, som båda beskrivs nedan.

Volkswagenkoncernens beslutsprocess

- (55) Inom Volkswagenkoncernen förbereds investeringsbeslut i en flerstegsprocess för beslutsfattande där beslutsfattare analyserar olika anläggningar genom ett jämförande konkurrensförfarande. Huvudfaserna är: 1) långsiktig försäljningsplanering (LAP) och planeringsrundor, 2) produktutveckling, produktbeslut och preliminärt beslut om produktionsanläggning, och 3) investeringsbeslut och beslut om lokalisering.
- (56) Besluten om det anmälda investeringsprojektet följde denna övergripande process. Då besluten i fråga rörde varumärket Volkswagen fattades de emellertid direkt av varumärket Volkswagens organ, och inga ytterligare beslut fattades på koncernnivå, eftersom koncernorganens sammansättning i stort sett är identisk med varumärket Volkswagens.
- (57) Införandet av nya produkter inom Volkswagenkoncernen görs genom den så kallade produktframtagningsprocessen (PEP), som omfattar alla steg från produktplanering till produktionsstart (SOP). PEP består av fyra huvudfaser, vilket framgår av diagrammet nedan:

(...)



1) LAP och planeringsrunda 61

- (58) Startpunkten är fasen för långsiktig försäljningsplanering (LAP), där prognoser över marknadsutvecklingen och potentiell efterfrågan samt marknadsfluktuationer analyseras. I LAP planeras produktutvecklingsaktiviteter [...] år framåt i tiden, och där fastställs vilken ytterligare produktionskapacitet som behöver byggas eller vilka anpassningar av befintlig kapacitet som behöver göras. LAP återspeglas i de årliga planeringsrundorna (PR), som avslutas av koncernstyrelsen och som innehåller de finansiella ramarna för de planerade investeringarna. Från LAP-fasen levereras ett förslag om att ta fram nya produkter, men i fasen fattas inget beslut om produktutveckling, investeringar eller lokalisering.
- (59) För det anmälda projektet fastställde planeringsrunda 61 år 20xx [140 000–160 000] bilar per år som en realistisk försäljningspotential för nya produkter i segmenten A0 SUV och [...] ([...]). I produktionsplaneringen fastställdes ett behov av att skapa motsvarande produktionskapacitet. Den sammanlagda volymen för A0 SUV- och [...] -segmenten måste samtidigt uppfylla ramvillkoren för MQB-strategin.
- (60) Resultatet av denna fas var ett investeringspaket för MQB på [140 000–160 000] A0 SUV och [...] per år för varumärket Volkswagen med en planerad produktionsstart i augusti 2016 för A0 SUV och i november 2017 för [...].

2) Fas för produktutveckling, produktbeslut och preliminärt beslut om produktionsanläggning

- (61) Under denna fas samarbetar flera centrala avdelningar i Volkswagenkoncernen och de berörda produktionsanläggningarna för att bereda produktbeslutet och det preliminära beslutet om produktionsanläggning. Controllingavdelningen antar en central, samordnande roll under denna fas.
- (62) Första steget i denna andra fas är produktutvecklingsprocessen, som enligt stödmottagarens interna regler alltid inleds minst [...] månader före tidpunkten för den planerade produktionsstarten och som för det anmälda projektet inleddes i augusti 2012 (första produktionsstart [...]).
- (63) För produktbeslutet, dvs. beslutet om att tillverka den produkt som föreslås i LAP, krävs att produktutvecklingen har nått ett förutbestämt genomförbarhetsmål. De förväntade intäkterna från den nya produkten jämförs med de produktionskostnader (inklusive investeringskostnader) som krävs. För att fastställa den förväntade produktionskostnaden görs först ett hypotetiskt val av produktionsanläggning som en förutsättning för planeringen (förutsatt anläggning). Den förutsatta anläggningen används för att fastställa en första kostnadsstruktur och ram för projektet. Detta innebär inte att något beslut fattas om en viss bestämd produktionsanläggning, utan skapar ett utgångsvärde som krävs för att bedöma de förväntade produktionskostnaderna.
- (64) Om det rör en produkt som ersätter en produkt under tillverkning används vanligtvis den nuvarande produktionsanläggningen som förutsatt anläggning. För en helt ny produkt (utan föregångare) baseras valet av förutsatt anläggning på prestationsindikatorer, dvs. den anläggning som har bäst resultat väljs som första hypotes. I praktiken tas även hänsyn till ytterligare kriterier, t.ex. outnyttjad kapacitet eller lämpliga strukturer.
- (65) När det gäller det anmälda projektet övervägdes ingen nyetablering eftersom ett investeringspaket på [140 000–160 000] bilar i ett [...]prissegmentet är för litet för att göra en nyetablering lönsam. Om bedömningen av produktionsanläggning inte rör en nyetablering är de två huvudsakliga kriterier som används för att bestämma lämplig lokalisering huruvida ytterligare kapacitet kan installeras på en befintlig anläggning och huruvida de befintliga anläggningarna på produktionsorten är kompatibla med det planerade projektet, t.ex. om storleken på den nuvarande lackverkstaden också lämpar sig för den planerade nyinvesteringen osv.
- (66) Med hjälp av kriterierna pekades fyra möjliga platser ut ([plats 1 i ett icke stödberättigat område i EES], Setúbal, [plats 2 utanför EES] och [plats 3 i ett icke stödberättigat område i EES]), för vilka Portugal tillhandahöll företagsinformation från juli 2012 om de första jämförande beräkningarna av produktionskostnaderna per bil, som tagits fram av controllingenheten för varumärket Volkswagen ([controllinggruppen]). I beräkningarna ingick

den planerade försäljningsvolymen i A0 SUV-segmentet och [...] -segmentet, men de omfattade även den planerade försäljningsvolymen för [planerad modell], vars produktion man som ett undantag på förhand hade beslutat lokalisera till [plats 1 i ett icke stödberättigat område i EES]. Tre olika alternativ för hur de planerade produktionsvolymerna för A0 SUV-segmentet, [...] -segmentet och [planerad modell] skulle fördelas vid de fyra olika anläggningarna övervägdes, och för varje alternativ gjorde [controllinggruppen] preliminära beräkningar av produktionskostnader och investeringskostnader.

- (67) I ett senare skede i planeringsprocessen uteslöts [plats 2 utanför EES] och [plats 3 i ett icke stödberättigat område i EES] som tänkbara lokaliseringalternativ, eftersom de utmärktes av höga kostnader för logistik respektive personal. På grund av tidigare beslut att lokalisera produktionen av [planerad modell] till [plats 1 i ett icke stödberättigat område i EES] och [plats 2 utanför EES], och att tillverka [...] och [...] i [plats 3 i ett icke stödberättigat område i EES], hade år 2014 (när [controllinggruppen] hade gjort ytterligare jämförande beräkningar) dock varken [plats 2 utanför EES] eller [plats 3 i ett icke stödberättigat område i EES] någon ledig kapacitet kvar. En bedömning av den sammanlagda volymen för A0 SUV och [...] gjordes därför endast för Setúbal och [plats 1 i ett icke stödberättigat område i EES].
- (68) Mot bakgrund av detta beredde [controllinggruppen] ett produktbeslut med Setúbal som förutsatt anläggning. Portugal lade fram bevisning för att produktkommittén för varumärket VW (*Volkswagen Ausschuss Produkte*, nedan kallad VAP) den 10 mars 2014 fattade produktbeslutet och godkände Setúbal som förutsatt anläggning. Den bevisning som Portugal lämnat in visar att ett eventuellt statligt stöd på upp till 36 miljoner euro togs i beaktande redan i detta skede.

3) Investeringsbeslut och beslut om lokalisering

- (69) När produktbeslutet väl har fattats rör nästa beslut val av lämpligast lokalisering av projektet. Controllingavdelningen utgår normalt sett från Volkswagens samtliga produktionsanläggningar och begränsar sedan listan till de platser som verkar vara lämpliga för investeringen. Som ett resultat av PEP-processen specificeras och sammanfattas investerings- och produktionsscenarierna för varje realistiskt val av anläggning i ett beslutsdokument. Utifrån en viss lokaliserings- och investeringsrekommendation måste investeringskommittén för varumärket Volkswagen (*Volkswagen Ausschuss Investitionen*, nedan kallad VAI) fatta beslut om huruvida projektet ska genomföras.
- (70) Som redan nämnts hade listan med realistiska anläggningsalternativ i detta skede begränsats till [plats 1 i ett icke stödberättigat område i EES] och Setúbal. För dessa två anläggningar fastställdes och jämfördes de produktionskostnader som kunde hänföras till investeringsprojektets lokalisering. Dessa platsspecifika kostnader utgörs av nödvändiga investeringskostnader och förväntade produktionskostnader under en referensperiod. Portugal lämnade in faktiska företagshandlingar från den aktuella tidpunkten, utarbetade av [controllinggruppen] och [...] (koncernens enhet för statligt stöd) och daterade den 9 maj 2014, som bevis för att en kontrafaktisk analys hade gjorts som jämfört [plats 1 i ett icke stödberättigat område i EES] och Setúbal som möjliga lokaliseringalternativ. Portugal förklarade att även om anläggningen i [plats 1 i ett icke stödberättigat område i EES] presterade något bättre, hade Setúbal-anläggningen fördelen att man kunde dra nytta av regionalt investeringsstöd. På grundval av denna kontrafaktisk analys ⁽¹⁷⁾ lämnade [controllinggruppen] en beslutsrekommendation till VAI där Setúbal föreslogs som plats för investeringen.
- (71) Investerings- och lokaliseringsbesluten, som bekräftade valet av Setúbal, fattades av VAI den 28 maj 2014 och den 26 juni 2014. ⁽¹⁸⁾ Portugal lämnade en kopia av protokollen från de möten där dessa beslut antogs. Med beaktande av de jämförande beräkningarna och ett regionalstöd på 37,96 miljoner euro i nominellt värde (33,4 miljoner euro i diskonterat värde) ⁽¹⁹⁾ godkände båda besluten investeringsprojektet för MQB med en investeringsnivå på 624 miljoner euro. Det första beslutet medger ett första budgetanslag för att skapa utrymme på fabriken för de första investeringarna, och det andra beslutet godkände den största delen av investeringen.

4.3.4 STÖDETS PROPORTIONALITET

- (72) Portugal påpekar att de beräkningar som används för att påvisa stödåtgärdens stimulanseffekt även kan användas som grund för bedömningen av stödets proportionalitet.

⁽¹⁷⁾ Närmare information om den kontrafaktiska analysen finns i bilaga I, som inte kan offentliggöras då dess innehåll utgör affärshemligheter.

⁽¹⁸⁾ Se även fotnot 20.

⁽¹⁹⁾ Denna siffra grundar sig på en annan spridning av de stödberättigande utgifterna under året jämfört med den investeringsstruktur som slutligen anmälades.

- (73) Den slutliga beräkning som Portugal använder för att påvisa stimulanseffekten visar på en ekonomisk nackdel för Setúbal jämfört med [plats 1 i ett icke stödberättigat område i EES] på 48 miljoner euro. Även inberäknat stödet är Setúbal 14,6 miljoner euro (diskonterat värde) dyrare än [plats 1 i ett icke stödberättigat område i EES] (ekonomisk nackdel minus det stöd som fanns med i den kontrafaktiska analysen, dvs. 48 miljoner euro minus 33,4 miljoner euro).
- (74) Portugal hävdar därför att eftersom stödet inte fullt ut kompenserar för den nackdel som lokaliseringen till Setúbal innebär förekommer det ingen överkompensation. Följaktligen är stödet proportionerligt.
- (75) Portugal påpekar att VAI i beslutet om lokalisering inte enbart tog ekonomiska hänsyn utan även beaktade icke kvantifierbara kvalitativa kriterier såsom socialt ansvarstagande och möjligheten att undvika att flytta tillverkningen till andra anläggningar vid produktionstoppar.

4.3.5 STÖDETS NEGATIVA EFFEKTER PÅ KONKURRENS OCH HANDEL

- (76) Portugal understryker att regionalstödet bara fungerar som kompensation för den nettonackdel som lokaliseringen till Setúbal innebär. Stödet är proportionerligt och kommer inte att ha någon inverkan på konkurrensen, eftersom investeringsprojektet, och därmed dess följder för konkurrens och handel, i alla händelser skulle ha genomförts. Investeringsprojektet skulle inte ha lokaliserats till någon annan region med högre eller samma stödnivå, eftersom en nyetablering inte skulle ha varit lönsam och det enda rimliga alternativet inte är ett stödområde. Stödet har därför ingen negativ inverkan på sammanhållningen som skulle strida mot själva logiken med regionalstöd.

5. BEDÖMNING AV STÖDET

5.1 FÖREKOMST AV STÖD

- (77) Det ekonomiska stöd i form av ett återbetalningspliktigt bidrag kommer att ges av de portugisiska myndigheterna och finansieras via den allmänna statsbudgeten. Stödet ges sålunda av en medlemsstat och med hjälp av statliga medel i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.
- (78) Eftersom stödet beviljas till ett enda företag är åtgärden selektiv.
- (79) Det ekonomiska stödet kommer att ges för en investering i bilindustrin, inom vilken det förekommer intensiv handel mellan medlemsstaterna, och kommer delvis att ersätta leveranser av halvfabrikat från andra medlemsstater. Därmed påverkar stödet även handeln mellan medlemsstater.
- (80) De portugisiska myndigheternas gynnande av Autoeuropa och dess produktion innebär att konkurrensen snedvrids eller hotas att snedvridas.
- (81) Kommissionen anser följaktligen att den anmälda åtgärden utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

5.2 STÖDÅTGÄRDENS LAGLIGHET

- (82) Genom att bevilja stödet under förutsättning att det godkänns av kommissionen och anmäla stödåtgärden innan den genomförs har de portugisiska myndigheterna iakttagit sina skyldigheter enligt artikel 108.3 i EUF-fördraget, eftersom anmälan av individuellt stöd över ett visst belopp krävs enligt den allmänna gruppundantagsförordningen från 2008. Stödet till investeringsprojektet ska anmälas individuellt enligt punkt 68 i riktlinjerna och i den allmänna gruppundantagsförordningen från 2008, eftersom det planerade stödbeloppet på 36,15 miljoner euro i nuvärde överstiger det tröskelvärde för individuell anmälan på 11,25 miljoner euro som tillämpas i den berörda regionen enligt den regionalstödslista som gäller från och med 2007 till och med juni 2014.

5.3 RÄTTSLIG GRUND FÖR BEDÖMNINGEN

- (83) Syftet med stödet är att främja regional utveckling. Eftersom stöd- och investeringsavtalet undertecknades i april 2014 med förbehållet att kommissionen måste godkänna det, anser kommissionen i enlighet med punkt 188 i riktlinjerna för statligt regionalstöd för 2014–2020 att stödet beviljades före juli 2014 och därför måste bedömas på grundval av riktlinjerna, särskilt de bestämmelser om regionalt investeringsstöd till stora investeringsprojekt som där fastslås i punkt 68.

5.4 STRUKTUR FÖR BEDÖMNINGEN AV FÖRENLIGHETEN

- (84) Kommissionen måste genomföra sin bedömning i tre steg:
- För det första måste kommissionen bekräfta att åtgärden är förenlig med de allmänna bestämmelserna i riktlinjerna för statligt regionalstöd.
 - För det andra måste kommissionen med säkerhet avgöra huruvida någon ingående bedömning av "marknadsandelsvillkoret" samt av "kapacitetsökningsvillkoret och marknadsresultatsvillkoret" enligt punkt 68 a och b i riktlinjerna behöver utföras.
 - För det tredje kan kommissionen, beroende på resultatet av bedömningen i det andra steget, tvingas inleda en ingående bedömning.

5.5 ÅTGÄRDENS FÖRENLIGHET MED STANDARDKRITERIERNA FÖR FÖRENLIGHET I RIKTLINJERNA FÖR STATLIGT REGIONALSTÖD

- (85) Kommissionen fastställde redan i beslutet om att inleda förfarandet att stödet uppfyller vissa av de allmänna kriterierna för förenlighet i riktlinjerna. I den formella granskningen framkom inga uppgifter som innebär att denna bedömning bör ifrågasättas. Kommissionen konstaterar särskilt följande:
- Stödet beviljas för ett projekt i Palmela, som är ett område berättigat till regionalstöd enligt den portugisiska regionalstödslista som gäller från och med 2007 till och med juni 2014.
 - Det finns inget som tyder på att Volkswagenkoncernen i allmänhet eller Autoeuropa i synnerhet skulle vara företag i svårigheter i den mening som avses i de gemenskapsriktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter som gällde vid tidpunkten för anmälan. Stödmottagaren är därför berättigad till regionalstöd i enlighet med punkt 9 i riktlinjerna.
 - Projektet utgörs av en nyinvestering i den mening som avses i punkt 34 i riktlinjerna. En nyinvestering definieras i punkt 34 i riktlinjerna som en investering i materiella och immateriella tillgångar i form av i) etablering av en ny anläggning, ii) utvidgning av en befintlig anläggning, iii) diversifiering av produktionen vid en anläggning till nya kompletterande produkter, eller iv) en genomgripande ändring av produktionsprocessen i en befintlig anläggning. Införandet av ny produktionsteknik kan betraktas som en genomgripande ändring av produktionsprocessen i en befintlig anläggning. Den nya produktionstekniken gör det även möjligt att diversifiera produktionen vid anläggningen.
 - I enlighet med punkt 40 i riktlinjerna är Autoeuropa skyldigt att upprätthålla investeringen i regionen i minst fem år efter att projektet slutförts.
 - Stödmottagaren tillhandahåller, i enlighet med punkt 39 i riktlinjerna, ett ekonomiskt bidrag på minst 25 % av de stödberättigande kostnaderna i en form som inte innehåller något inslag av statligt stöd.
 - De formella krav på stimulanseffekten som fastställs i punkt 38 i riktlinjerna iakttas ⁽²⁰⁾.
 - De stödberättigande utgifterna för projektet är begränsade till nya materiella anläggningstillgångar (endast byggnader och utrustning) och följer därmed bestämmelserna i punkterna 50 och 54 i riktlinjerna.

⁽²⁰⁾ Autoeuropa lämnade in en ansökan om stöd den 31 mars 2014, och den myndighet som ansvarar för att administrera stödordningen bekräftade skriftligen den 4 april 2014 att projektet, förutsatt att en noggrann kontroll görs, i princip uppfyller villkoren för stödberättigande. Investeringsavtalet undertecknades den 30 april 2014 och innehöll en förbehållsklausul som innebar att stödet var beroende av Volkswagenkoncernens beslut om huruvida projektet skulle genomföras under förutsättning att detta beslut fattades före den 30 juni 2014.

- (86) Kommissionen uttryckte emellertid i beslutet om att inleda förfarandet tvivel om huruvida kostnaderna för distributionsutrustning till leverantörer berättigar till stöd. Av detta skäl, och eftersom kommissionen inte kunde bilda sig en definitiv uppfattning om huruvida det anmälda projektet och ett tidigare investeringsprojekt i samma anläggning utgjorde ett enda investeringsprojekt i den mening som avses i punkt 60 i riktlinjerna, kunde kommissionen inte fastställa huruvida den anmälda stödnivån överskred den högsta tillåtna nivån och hyste därför betänkligheter även beträffande efterlevnaden av det tillämpliga regionala stödtaket.

5.5.1 SLUTSATS OM DISTRIBUTIONSUTRUSTNING TILL LEVERANTÖRER

- (87) Kommissionen klargjorde i ärende C34/2001 att kostnader för distributionsutrustning till leverantörer inte kan anses vara stödberättigande kostnader om de inte uppstår i stödområden i den berörda medlemsstaten ⁽²¹⁾. Kommissionen konstaterar (se skälen 31 och 32) att alla investeringarna i distributionsutrustning till leverantörer, som uppgår till 136,3 miljoner euro, kommer att uppfylla standardkriterierna för förenlighet i riktlinjerna förutsatt att de uppfyller vissa villkor: att utrustningen är en del av det anmälda projektet och ingår i Autoeuropas fasta tillgångar, att den är placerad i en leverantörs anläggning i ett stödberättigat område i Portugal, och att den kommer att finnas kvar där under minst fem år efter att projektet har slutförts. De stödberättigade områdena i Portugal där distributionsutrustningen till leverantörer kommer att tillhandahållas har stödtak som ligger på samma nivå som eller högre än Palmelaområdet. Granskningsmekanismer för att säkerställa att inget stöd kommer att beviljas för distributionsutrustning till leverantörer som inte uppfyller ovannämnda villkor har införts.
- (88) Kommissionen anser i enlighet med sin tidigare praxis i ärendet C34/2001 att de kostnader för distributionsutrustning till leverantörer som uppstår i stödberättigade områden i Portugal och som uppgår till 136,3 miljoner euro kan anses vara stödberättigande kostnader i enlighet med avsnitten 4.1 och 4.2 i riktlinjerna.

5.5.2 SLUTSATS OM ETT ENDA INVESTERINGSPROJEKT

- (89) Kommissionen har analyserat frågan om huruvida de tre tidigare investeringar som Autoeuropa gjort vid samma anläggning skulle kunna betraktas som delar av samma investeringsprojekt som det anmälda projektet.

5.5.2.1 Nyinvestering i robotar för invändig och utvändig lackering (lackeringsverkstad)

- (90) Projektet bestod i att förvärva nya robotar till lackeringsverkstaden, vilket ledde till förbättringar i fråga om kvalitet, ergonomi, arbetarskydd, miljöskydd, resursbesparingar och produktivitet. Kommissionen anser att dessa investeringar var nödvändiga vid den tidpunkten för att förbättra arbetsvillkoren i lackeringsverkstaden och att de därför inte genomfördes som en förberedelse för det anmälda projektet.
- (91) Kommissionen anser att investeringen i automatisering av den invändiga och utvändiga lackeringsprocessen i lackeringsverkstaden och det anmälda investeringsprojektet uppvisar funktionella och tekniska skillnader, och att investeringsbesluten fattades oberoende av varandra. Kommissionen anser därför att nyinvesteringen i lackeringsverkstaden inte är sammankopplad på ett ekonomiskt odelbart sätt med det anmälda investeringsprojektet och att de två investeringarna följaktligen inte utgör ett enda investeringsprojekt i den mening som avses i punkt 60 i riktlinjerna.

5.5.2.2 Nyinvestering i stansningsmatriser (verktygsverkstad)

- (92) Autoeuropas verktygsverkstad tillverkar formar och stansningsverktyg för karosdelar i metall till bilar. Den är specialiserad på tillverkning av verktyg för motorhuvar och skärmar. Verktygsverkstaden levererar sina produkter till fabriker i Volkswagenkoncernen över hela världen, dvs. den levererar inte uteslutande till Autoeuropa. Den är en del av Autoeuropa, men verksamheten drivs självständigt och oberoende i förhållande till fabriken huvudverksamhet, som är fordonstillverkning.

⁽²¹⁾ Se kommissionens beslut i ärende C 34/2001 om stöd till Ford España (fotnot 14), punkterna 36 och 37.

- (93) Projektet rörde förvärv av nya verktyg för stansningsmatriser i syfte att kunna tillverka verktyg med högre kvalitet och att öka verktygsverkstadens produktionsvolym. Verktygsverkstaden tillverkar formar och stansningsverktyg för hela Volkswagenkoncernen, är inte belägen på samma tomt som den anmälda investeringen och drivs oberoende av biltillverkningsfabriken. Investeringsbesluten för moderniseringen av verktygsverkstaden och för det anmälda projektet fattades dessutom oberoende av varandra. Kommissionen anser därför att nyinvesteringen i verktygsverkstaden inte är sammankopplad på ett ekonomiskt odelbart sätt med det anmälda investeringsprojektet och att de två investeringarna följaktligen inte utgör ett enda investeringsprojekt i den mening som avses i punkt 60 i riktlinjerna.

5.5.2.3 Nyinvestering inom området informationsteknik (IT)

- (94) Projektet rörde förvärv av ny IT-utrustning med ny programvara för en stabil IT-säkerhet med syfte att öka stabiliteten och produktiviteten i biltillverkningen. Investeringen i IT-området har inga strategiska eller tekniska kopplingar till det anmälda projektet som skulle innebära att de var sammankopplade på ett ekonomiskt odelbart sätt. Investeringsbesluten för IT-projektet och för det anmälda projektet fattades dessutom oberoende av varandra. Kommissionen anser därför att de två investeringsprojekten inte utgör ett enda investeringsprojekt i den mening som avses i punkt 60 i riktlinjerna.

5.5.3 ÖVERGRIPANDE SLUTSATS OM STANDARDKRITERIER FÖR FÖRENLIGHET

- (95) Mot bakgrund av ovanstående anser kommissionen att kostnader för distributionsutrustning till leverantörer på 136,3 miljoner euro kan betraktas som stödberättigande utgifter inom ramen för det anmälda projektet och att de tidigare investeringarna inte behöver beaktas. Det belopp för stödberättigande utgifter som måste beaktas vid beräkningen av den högsta tillåtna stödnivån uppgår till 623,9 miljoner euro (599,6 miljoner euro i diskonterat värde), vilket framgår av tabell 2 i detta beslut. Genom den nedtrappningsmekanism som anges i punkt 67 i riktlinjerna medför de stödberättigande utgifterna en högsta tillåten stödnivå på 6,13 % bruttobidragsekvivalenter för projektet.
- (96) Eftersom nivån i det föreslagna stödet (36,15 miljoner euro i nuvärde, stödnivå på 6,03 %) inte överstiger den högsta tillåtna stödnivån och det anmälda stödet inte kombineras med något ytterligare regionalt investeringsstöd, är den föreslagna stödnivån för projektet förenlig med riktlinjerna.
- (97) Mot bakgrund av ovanstående och eftersom inga uppgifter har lämnats som skulle kunna påverka kommissionens slutsatser i beslutet om att inleda förfarandet beträffande de standardkriterier för förenlighet som anges i skäl 85, bedömer kommissionen att standardkriterierna i riktlinjerna är uppfyllda.

5.6 BEDÖMNINGARNA ENLIGT PUNKT 68 I RIKTLINJERNA

- (98) Kommissionen måste göra en ingående bedömning som en del av det formella granskningsförfarandet om den inte med visshet i granskningsförfarandet kan fastställa att de tröskelvärden för en ingående bedömning som anges i punkt 68 a- och punkt 68 b-bedömningarna inte överskrids.⁽²³⁾ För att kunna utföra de relevanta bedömningarna enligt punkt 68 a och b i riktlinjerna måste kommissionen definiera den relevanta produktmarknaden och den relevanta geografiska marknaden.
- (99) I skäl 45 i beslutet om att inleda förfarandet ansåg kommissionen vad gäller tillämpningen av punkt 68 i riktlinjerna att de produkter som berörs av investeringsprojektet är personbilar i marknadssegmenten A0, A, och B enligt Polks klassificering.
- (100) Kommissionen lämnade den exakta definitionen av den relevanta produktmarknaden öppen och övervägde alla rimliga alternativa marknadsdefinitioner, inklusive den snävaste möjliga segmentindelning för vilken uppgifter är tillgängliga.

⁽²³⁾ Givetvis måste kommissionen under alla omständigheter, och därför oberoende av de tröskelvärden som föreskrivs i punkt 68 i riktlinjerna, väga de positiva och negativa effekterna av stödet innan någon slutsats dras om dess förenlighet med den inre marknaden. Se tribunalens dom i mål T-304/08, Smurfit Kappa Group mot kommissionen, ECLI:EU:T:2012:351, punkt 94.

- (101) Praxis att använda den snävaste marknadsdefinitionen baserad på enskilda segment inom bilindustrin är väletablerad i liknande beslut, inklusive slutliga beslut ⁽²³⁾.
- (102) Denna beslutspraxis grundar sig på uppfattningen att konkurrenterna inom alla marknadssegment, även de minsta möjliga, förtjänar skydd från aktörer med dominerande ställning på marknaden.
- (103) Den grundar sig även på ekonomiska överväganden som är relevanta i ett konkurrenshänseende. Detta synsätt bygger närmare bestämt på teorin om att utbytbarheten på efterfrågesidan mellan två produkter föreligger om de av konsumenterna betraktas som utbytbara på grundval av sina egenskaper, sitt pris och sin tänkta användning. Genom sin praxis att undersöka även marknadsandelar utifrån det minsta möjliga segmentet på bilmarknaden för vilket uppgifter finns tillgängliga följer kommissionen precis denna logik: dvs. kommissionen anser att graden av utbytbarhet på grundval av pris, egenskaper och tänkt användning är som högst mellan produkter som hör till samma segment. I detta avseende återspeglar definitionen av en tänkbar marknad som det minsta möjliga marknadssegmentet logiken i punkt 28 i riktlinjerna för bedömning av horisontella koncentrationer, där det anges att "[p]rodukter kan differentieras inom en relevant marknad på ett sådant sätt att vissa produkter är närmare substitut än andra. Ju högre graden av utbytbarhet är mellan de samgående företagens produkter, desto troligare är det att de samgående företagen kommer att höja sina priser betydligt. [...] Det är mer sannolikt att incitamentet för de samgående företagen att höja sina priser är begränsat när konkurrerande företag tillverkar substitut som ligger nära de samgående företagens produkter än när de erbjuder mindre närliggande substitut".
- (104) Detta är också varför konventionella bilar traditionellt delas in i segment och varför fordonsindustrin klassificerar modeller enligt de olika segmenten. Det är detta övervägande som drivit fram kommissionens praxis att definiera relevanta marknader i ärenden som rör fordonsindustrin även i enskilda segment, och det är anledningen till att medlemsstater i detta liksom andra tidigare ärenden presenterar sina argument i förhållande till enskilda segment.
- (105) Eftersom Autoeuropa kommer att tillverka bilar i A0- och [...] -segmenten enligt Polk, och även skulle kunna tillverka bilar i B-segmentet enligt Polk, ansåg kommissionen att dessa enskilda segment, och för stadsjeepar även SUV-B-segmentet enligt Global Insight, samt segmenten sammantagna (A0 till B) samtliga bör betraktas som rimliga relevanta marknader i detta ärende.
- (106) Kommissionen ansåg att den relevanta geografiska marknaden för produkterna i fråga är åtminstone hela EES. De portugisiska myndigheterna och Autoeuropa godtog att kommissionen tillämpade denna geografiska marknadsdefinition vid bedömningen av denna anmälan ⁽²⁴⁾.
- (107) Mot bakgrund av ovanstående och eftersom kommissionen under den formella granskningen inte har mottagit några ytterligare uppgifter som visar att den bör ändra sina slutsatser från beslutet om att inleda förfarandet, vidhåller kommissionen sin bedömning när det gäller definitionen av produktmarknad och geografisk marknad.

5.6.1 SLUTSATS AV BEDÖMNINGEN AV MARKNADSANDELSVILLKORET (PUNKT 68 A I RIKTLINJERNA)

- (108) Kommissionen har utfört den bedömning som föreskrivs i punkt 68 a i riktlinjerna för alla rimliga produktmarknader och geografiska marknader för att kontrollera huruvida stödmottagarens marknadsandel överstiger 25 % antingen före eller efter investeringen.
- (109) Eftersom ingen enda relevant produktmarknad och geografisk marknad kunde fastställas behövde resultaten från alla rimliga marknader beaktas. Volkswagenkoncernens marknadsandel inom EES i segmenten A och B var för sig samt i segmenten A0, A och B (enligt Polk) sammantagna överstiger 25 % under samtliga år mellan 2013 och 2019. Kommissionen drar därför slutsatsen att det tröskelvärde som anges i punkt 68 a överskrids.

⁽²³⁾ Se exempelvis kommissionens slutliga beslut i Porscheärendet, SA.34118 (som antogs i juli 2014), där kommissionen lämnar frågan om marknadsdefinition öppen och tillämpar den traditionella metoden att undersöka alla rimliga marknadsdefinitioner "som fastställer de enskilda segmenten bilar (inklusive den snävaste möjliga segmentindelning för vilket uppgifter är tillgängliga)". Se skäl 86 i detta beslut, som hänvisar till en rad ärenden, bland andra Fiat Powertrain Technologies, SA.30340, skäl 88 ("As the project does not exceed the thresholds provided in paragraph 68(a) of the RAG at the level of the smallest segmentation of the downstream product market for which data are available, it results that the project does not exceed the thresholds provided in paragraph 68(a) of the RAG for all possible combinations of these car segments"; ej översatt till svenska). Besluten om statligt stöd SA.30340, Fiat Powertrain Technologies, beslut av den 9 februari 2011 (K(2011) 612) (EUT C 151, 21.5.2011, s. 5); SA.32169, Volkswagen Sachsen, beslut av den 13 juli 2011 (K(2011) 4935) (EUT C 361, 10.12.2011, s. 17).

⁽²⁴⁾ Se även avsnitt 3.3.2.2 i beslutet om att inleda förfarandet.

5.6.2 SLUTSATS AV BEDÖMNINGEN AV PRODUKTIONSKAPACITETEN PÅ EN UNDERPRESTERANDE MARKNAD (PUNKT 68 B I RIKTLINJERNA)

- (110) Eftersom resultatet av punkt 68 a-bedömningen innebär att en ingående bedömning av stödet måste göras är det inte nödvändigt att utföra punkt 68 b-bedömningen.

5.6.3 SLUTSATS

- (111) Mot bakgrund av ovanstående har kommissionen efter en bedömning enligt punkt 68 a beslutat att det relevanta tröskelvärdet överskrids. Kommissionen beslutar därför att en noggrann kontroll ska göras, efter att det förfarande som fastställs i artikel 108.2 i EUF-fördraget har inletts, av att stödet är nödvändigt för att skapa en stimulansseffekt för investeringen och att fördelarna med stödåtgärden uppväger den snedvridning av konkurrensen och påverkan på handeln mellan medlemsstater som följer av åtgärden.

5.7 INGÅENDE BEDÖMNING AV STÖDÅTGÄRDEN

- (112) Den ingående bedömningen görs på grundval av kriterierna för en ingående bedömning.

5.7.1 STÖDETS POSITIVA EFFEKTER

5.7.1.1 Stödets syfte

- (113) Enligt punkt 12 i kriterierna för en ingående bedömning ska medlemsstaterna motivera investeringsprojektets bidrag till utvecklingen av den berörda regionen. Kommissionen noterar investeringens positiva regionala effekter, som Portugal har presenterat (se skälen 45–49), och anser i synnerhet att effekten i form av direkta och indirekta arbetstillfällen, införandet av ytterligare leverantörer i regionen, kunskapsöverföringen till regionen samt kompetensökningen i regionen utgör ett betydande bidrag till regionens utveckling och till att EU:s sammanhållningsmål uppnås.

5.7.1.2 Instrumentets lämplighet

- (114) I punkterna 17 och 18 i kriterierna för en ingående bedömning betonas att statligt stöd i form av stöd till nyinvesteringar endast är ett av flera sätt att komma till rätta med marknadsmisslyckanden och främja den ekonomiska utvecklingen i missgynnade regioner. Stöd är ett lämpligt instrument om det medför särskilda fördelar jämfört med andra politiska åtgärder. Enligt punkt 18 i kriterierna för en ingående bedömning anses en åtgärd vara ett lämpligt instrument "[o]m medlemsstaten har övervägt andra politiska alternativa åtgärder, men visar kommissionen vilka fördelarna är med att använda ett selektivt instrument av typen statligt stöd för ett specifikt företag".
- (115) Portugal motiverade stödets lämplighet (se skälen 51 och 52) med den ekonomiska situationen i Peninsula de Setúbal-regionen genom att visa att regionen är missgynnad i förhållande till det nationella genomsnittet: under perioden 2011–2013 uppgick regionens BNP per capita till omkring 75 % av genomsnittet för Portugal som helhet.
- (116) Med hänsyn till den socioekonomiska situationen i Peninsula de Setúbal-regionen, som bekräftas av dess status som en region berättigad till regionalstöd med en stödnivå på 15 % i enlighet med artikel 107.3 c i EUF-fördraget, och i enlighet med praxis i tidigare ärenden (t.ex. i besluten om Dell Poland ⁽²⁵⁾ och Porsche ⁽²⁶⁾), godtar kommissionen att beviljandet av statligt stöd är ett lämpligt instrument för att uppnå målet för regional utveckling i regionen i fråga.

5.7.1.3 Stimulanseffekt/kontrafaktiskt scenario

- (117) Enligt punkt 20 i kriterierna för en ingående bedömning måste de villkor som anges i punkt 38 i riktlinjerna vara uppfyllda. Kommissionen har i avsnitt 5.5 ovan bekräftat att så är fallet för det anmälda projektet. Vad gäller en betydande stimulanseffekt krävs enligt kriterierna för en ingående bedömning att kommissionen i detalj

⁽²⁵⁾ Kommissionens beslut 2010/54/EG av den 23 september 2009 om det stöd som Polen planerar att genomföra till förmån för Dell Products (Poland) Sp. z o.o. C 46/08 (f.d. N 775/07) (EUT L 29, 2.2.2010, s. 8), punkt 171.

⁽²⁶⁾ SA.34118 (2012/C, f.d. 2011/N) (ännu ej offentliggjort i EUT) tillgängligt på http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm?clear=1&policy_area_id=3, skäl 107.

kontrollerar att stödet är nödvändigt för att ändra stödmottagarens beteende, så att denne genomför (ytterligare) investeringar i den berörda stödregionen. I punkt 22 i kriterierna för en ingående bedömning anges att en stimulanseffekt kan bevisas genom två möjliga scenarion: i avsaknad av stöd skulle investeringen inte göras alls, eftersom investeringen inte skulle vara lönsam för företaget att genomföra någonstans utan stöd (scenario 1); i avsaknad av stöd skulle investeringen göras någon annanstans (scenario 2).

- (118) Enligt kriterierna för en ingående bedömning ska medlemsstaten påvisa förekomsten av en stimulanseffekt av stödet och kunna lämna tydliga bevis på att stödet faktiskt påverkar valet av investering eller lokalisering. I kriterierna för en ingående bedömning placeras därmed bevisbördan vad gäller förekomsten av en stimulanseffekt på medlemsstaten. I detta sammanhang ska medlemsstaten även lämna en omfattande beskrivning av det kontrafaktiska scenariot, enligt vilket inget stöd beviljas av medlemsstaten till stödmottagaren. Kommissionen måste anse det kontrafaktiska scenariot som realistiskt.
- (119) De portugisiska myndigheterna uppgav (se skäl 54) att stödet till förmån för Autoeuropa omfattas av scenario 2 och presenterade ett kontrafaktiskt scenario som återspeglar de faktiska investerings- och lokaliseringsplanerna för det anmälda projektet, där en anläggning i [plats 1 i ett icke stödberättigat område i EES] i [...] övervägdes som en alternativ lokalisering.
- (120) I punkt 25 i kriterierna för en ingående bedömning anges att medlemsstaten kan lämna belägg för stödets stimulanseffekt i en scenario 2-situation genom att lämna handlingar från företaget som visar att en jämförelse har gjorts mellan kostnader och intäkter till följd av lokaliseringen i den berörda stödberättigade regionen i förhållande till en alternativ lokalisering. Medlemsstaterna uppmanas att använda finansiella rapporter, interna affärsplaner och handlingar som utformar olika investeringsscenario.
- (121) Portugal lämnade in (se skälen 68, 70 och 71) faktiska bevis från den aktuella tidpunkten som dokumenterar Volkswagenkoncernens och, för det anmälda projektet, varumärket Volkswagens flerstegsprocess för beslutsfattande kring först produktbeslut och sedan investeringsbeslut och beslut om lokalisering.
- (122) Dokumentationen visar att [controllinggruppen] inledningsvis i juli 2012, efter att försäljningspotentialen för nya produkter i segmenten A0 SUV och [...] ([...]) hade fastställts 2012 i planeringsrunda 61, pekade ut fyra möjliga lokaliseringalternativ för produktionen – Setúbal, [plats 1 i ett icke stödberättigat område i EES], [plats 2 utanför EES] och [plats 3 i ett icke stödberättigat område i EES] – genom att tillämpa två huvudkriterier: huruvida ytterligare kapacitet kan installeras på en befintlig anläggning och huruvida de befintliga anläggningarna är kompatibla med den planerade investeringen. De beräkningar som gjordes av [controllinggruppen] omfattade även försäljningsvolymen för [planerad modell], som hade en planerad produktionsstart vid ungefär samma tidpunkt. Tre alternativ för hur volymerna skulle fördelas mellan de fyra anläggningarna togs fram. För varje alternativ beräknades produktionskostnaden per bil, och resultatet av beräkningarna visade att det bästa alternativet vid den tidpunkten skulle vara att kombinera volymerna för [planerad modell] och A0 SUV i [plats 1 i ett icke stödberättigat område i EES] och att begränsa de nya volymerna i Setúbal till [...] -segmentet.
- (123) Senare i planeringsprocessen beslutade controllingavdelningen att utesluta [plats 3 i ett icke stödberättigat område i EES] på grund av nackdelar i fråga om personalkostnader och [plats 2 utanför EES] på grund av nackdelar i fråga om logistikkostnader, och behöll därför endast [plats 1 i ett icke stödberättigat område i EES] som ett genomförbart alternativ till Setúbal.
- (124) Kommissionen konstaterar att Volkswagen i januari 2014 beslutade att lokalisera produktionen av [planerad modell] till [plats 1 i ett icke stödberättigat område i EES] och [plats 2 utanför EES], där den föregående modellen redan hade tillverkats. Portugal lade fram bevisning för att en lokalisering till [plats 1 i ett icke stödberättigat område i EES] fortfarande var ett realistiskt alternativ för den anmälda investeringen även efter att beslutet om [planerad modell] hade fattats. Av de handlingar som lämnats in kan kommissionen dra slutsatsen att när VAP i mars 2014 fattade produktbeslutet hade [plats 1 i ett icke stödberättigat område i EES] tillräcklig kapacitet för att tillgodose det anmälda projektets behov. Denna slutsats stöds även av Volkswagenkoncernens beslut i mars 2015 att producera en annan modell med en liknande årlig produktionsvolym som det anmälda projektet i [plats 1 i ett icke stödberättigat område i EES].
- (125) Kommissionen kontrollerade även att det kontrafaktiska scenariot tog hänsyn till alla relevanta kostnader för de ytterligare skift som skulle krävas i [plats 1 i ett icke stödberättigat område i EES] för att hantera den ytterligare kapacitet som behövdes för det anmälda projektet. Kommissionen noterar också Portugals argument att Autoeuropa kanske skulle ha behövt stänga åtminstone större delar av anläggningen i Setúbal om den anläggningen inte skulle ha valts som lokalisering av det anmälda projektet. Kommissionen kontrollerade att både kostnaderna för uppsägning av anställda i Setúbal och att kostnaderna för återbetalning av det statliga stöd som beviljats för de tidigare investeringsprojekt som nämnts i avsnitt 4.2 beaktades i det kontrafaktiska scenariot.

- (126) Kommissionen är också övertygad om att beräkningarna av investerings- och produktionskostnaderna på de två platser som användes i det kontrafaktiska scenariot är tillförlitliga och bygger på trovärdiga uppgifter från fabriker eller på trovärdiga antaganden.
- (127) Såsom beskrivs i skäl 70 och i bilaga I till detta beslut visade uppskattningarna av de produktionskostnader som kan hänföras till investeringsprojektets lokalisering, där produktionskostnader och investeringskostnader ingår, på en kostnadsnackdel på 90 miljoner euro i nominellt värde för Setúbal jämfört med [plats 1 i ett icke stödberättigat område i EES]. För att minska denna kostnadsnackdel för Setúbal, och mot bakgrund av VAI:s kommande formella beslut om investeringsprojektets lokalisering, lämnade Autoeuropa efter att VAP hade fattat produktbeslutet den 10 mars 2014 in en ansökan om stöd den 31 mars 2014.
- (128) Den 28 maj 2014 och den 26 juni 2014 beslutade VAI att lokalisera den anmälda investeringen till Setúbal. Som framgår av protokollen från VAI:s sammanträden antogs beslutet under den uttryckliga förutsättningen att det fanns tillgång till statligt stöd. Arbetet med projektet inleddes den 26 juni 2014.
- (129) Kommissionen har redan ovan konstaterat (se skäl 85) att de formella krav på en stimulans effekt som fastställs i punkt 38 i riktlinjerna har uppfyllts, i enlighet med punkt 20 i kriterierna för en ingående bedömning. De portugisiska myndigheterna har dessutom lagt fram tydliga bevis på att stödet faktiskt påverkade valet av investerings lokalisering, eftersom Volkswagenkoncernens beslut att lokalisera det anmälda projektet till Setúbal fattades först efter att investeringsavtalet ⁽²⁷⁾, som bekräftade att investeringsprojektet var berättigat till statligt stöd, hade undertecknats. Kommissionen anser, i enlighet med punkterna 23 och 25 i kriterierna för en ingående bedömning, att det kontrafaktiska scenario som lagts fram av Portugal är realistiskt och stöds av faktiska bevis från den aktuella tidpunkten som visar att stödet har en faktisk (betydande) stimulans effekt: genom att minska skillnaderna i lönsamhet mellan de båda platserna till förmån för Setúbal bidrog stödet till att det stödmottagande företaget ändrade sitt beslut om investerings lokalisering. Utan stödet skulle investeringsprojektet inte ha genomförts i Setúbal.

5.7.1.4 Stödets proportionalitet

- (130) För att stödet ska vara proportionerligt måste enligt punkt 29 i kriterierna för en ingående bedömning stödbeloppet och stödnivån begränsas till vad som är absolut nödvändigt för att investeringen ska göras i den stödberättigade regionen.
- (131) I allmänhet anses regionalstöd stå i proportion till hur allvarliga problemen är i de stödberättigade regionerna om stödet inte överskrider det tillämpliga regionala stödtaket inklusive en automatisk, gradvis nedtrappning av dessa regionala stödtak för stora investeringsprojekt (som anges i den tillämpliga regionalstöds kartan). I det här fallet överstiger stödnivån inte de högsta regionala stödtaken korrigerade genom den nedtrappningsmekanism som redan angetts i skäl 96.
- (132) Utöver den allmänna proportionalitetsprincip som finns i riktlinjerna fastställs i kriterierna för en ingående bedömning att en mer ingående bedömning ska göras. Enligt scenario 2 i kriterierna för en ingående bedömning anses stödet vara proportionerligt om det motsvarar skillnaden mellan nettokostnaderna för stödmottagaren att investera i den stödberättigade regionen och nettokostnaderna för att investera på en alternativ plats.
- (133) Av de handlingar som lämnats in av Portugal (se skälen 68, 70 och 71 ovan) framgår att stödet var begränsat till det nödvändiga beloppet eftersom skillnaden mellan kostnaden för att placera investeringen i Setúbal och i [...] inte överskreds. Den beräkning som gjordes vid tidpunkten för den kontrafaktiska analysen (och på grundval av handlingar som upprättas i samband med investeringsbeslutet) visar att en lokalisering till Setúbal även med stödet inräknat var 14,6 miljoner euro dyrare i diskonterat värde än en placering i [plats 1 i ett icke stödberättigat område i EES]. Kommissionen noterar att den återstående kostnadsnackdelen ansågs vara godtagbar på grund av vissa kvalitativa aspekter, t.ex. socialt ansvarstagande (utan investeringen skulle Autoeuropa ha behövt stänga stora delar av Setúbal-anläggningen) och möjligheten att hantera produktionstoppar utan stöd från andra anläggningar, medan en placering i [plats 1 i ett icke stödberättigat område i EES] skulle ha inneburit att en del av produktionen hade behövt flyttas till [plats utanför EES]. Om beräkningen görs med hänsyn tagen till det anmälda diskonterade stödbeloppet på 36,15 miljoner euro ⁽²⁸⁾ skulle nackdelen med en lokalisering till Setúbal ändå uppgå till 11,85 miljoner euro (48 miljoner euro minus 36,15 miljoner euro).

⁽²⁷⁾ Investeringsavtalet innehöll en förbehållsklausul som gör det avhängigt av Volkswagenkoncernens beslut om huruvida projektet ska genomföras förutsatt att detta beslut fattas före den 30 juni 2014.

⁽²⁸⁾ Se fotnot 19 för en förklaring av skillnaden i stödbelopp.

- (134) Eftersom stödet är begränsat till det belopp som krävs för att kompensera för de ytterligare nettokostnaderna som en lokalisering av investeringen till Setúbal innebär jämfört med den alternativa lokaliseringen till [plats 1 i ett icke stödberättigat område i EES] anser kommissionen att det har bevisats att stödet var proportionerligt vid den tidpunkt då beslutet om lokaliseringen fattades.

5.7.2 STÖDETS NEGATIVA EFFEKTER PÅ KONKURRENS OCH HANDEL

- (135) I punkt 40 i kriterierna för en ingående bedömning anges att "[o]m det av den kontrafaktiska analysen framgår att investeringen skulle ha gjorts även utan stöd, fast eventuellt på en annan ort (scenario 2) och om stödet är proportionerligt, skulle eventuella indikationer på snedvridning, som en hög marknadsandel och en kapacitetsökning på en underpresterande marknad, i princip vara desamma oberoende av stödet".
- (136) Utan det anmälda stödet skulle investeringen ha genomförts på en annan plats inom EES, vilket skulle ha lett till samma nivå av snedvridning av konkurrensen (dvs. scenario 2). Eftersom stödet är begränsat till vad som är absolut nödvändigt för att uppväga de ytterligare kostnader som härrör från de regionala nackdelarna i ett stödområde, har det inga otillbörliga negativa effekter på konkurrensen, exempelvis utträngning av privata investerare.
- (137) Enligt punkt 50 i kriterierna för en ingående bedömning medges och begränsas redan de potentiella negativa lokaliseringseffekter som regionalstödet har på grund av dess geografiska begränsning i riktlinjerna för statligt regionalstöd och i de regionala stödkartorna, som på ett uttömmande sätt fastställer vilka områden som är berättigade att bevilja regionalstöd, med hänsyn tagen till likafördelning och målen med sammanhållningspolitiken samt de berättigade stödnivåerna. Enligt punkt 53 i kriterierna för en ingående bedömning skulle det emellertid utgöra ett negativt inslag i det övergripande avvägningstestet som sannolikt inte kommer att uppvägas av några positiva inslag, eftersom det strider mot själva logiken med regionalstöd, om det visade sig att investeringen utan stöd skulle ha lokaliserats till en fattigare region (mer regionala nackdelar – högre högsta tillåtna regionala stödnivå) eller till en region som anses ha samma regionala nackdelar som målregionen (samma högsta regionala stödnivå).
- (138) När det gäller det anmälda projektet övervägdes ingen nyetablering eftersom ett investeringspaket på [140 000–160 000] bilar i ett [...]prissegmentet är för litet för att göra en nyetablering lönsam. Genom att tillämpa två kriterier, befintlig extracapacitet och anläggningar som är kompatibla med det planerade projektet, begränsades inledningsvis de alternativa lokaliseringarna till [plats 1] (icke stödberättigat område i EES), [plats 2] (utanför EES) och [plats 3] (icke stödberättigat område i EES). [plats 2 utanför EES] och [plats 3 i ett icke stödberättigat område i EES] uteslöts i ett senare skede eftersom de utmärktes av höga kostnader för logistik respektive personal.
- (139) Kommissionen konstaterar därför att det inte finns något som tyder på att investeringen skulle ha lokaliserats till någon annan region med högre eller liknande stödtak: kommissionen anser därför att stödet inte har någon negativ inverkan på sammanhållningen som skulle strida mot själva logiken med regionalstöd och att stödet inte har någon negativ inverkan på handeln.

5.8 AVVÄGNING

- (140) Efter att ha fastställt att stödet är ett incitament för att genomföra investeringen i den berörda regionen och att det är proportionerligt måste en avvägning göras av de positiva effekterna av stödet gentemot dess negativa effekter.
- (141) Genom undersökningen bekräftades det att åtgärden har en stimulanseffekt som uppmuntrar till en investering som ger ett betydande bidrag till utvecklingen i en mindre gynnad region som är berättigad till regionalstöd enligt artikel 107.3 c i EUF-fördraget utan att någon region med ett lika högt eller högre stödtak påverkas (ingen negativ effekt på sammanhållningen). Kommissionen anser att det är mer fördelaktigt för sammanhållningen inom unionen om en investering går till en fattigare region än om samma investering görs i en mer gynnad region. Som framgår av punkt 53 i kriterierna för en ingående bedömning anser kommissionen att "under avvägningstestet [...], å andra sidan, [kommer] vanligtvis regionalstödet positiva effekter som enbart kompenserar skillnaden i nettokostnader i förhållande till en mer utvecklad alternativ investeringslokalisering [...] att uppväga eventuella negativa effekter när det gäller den alternativa lokaliseringen vid nya investeringar".

- (142) Mot denna bakgrund slår kommissionen fast att stödet står i proportion till skillnaden i nettokostnader för att genomföra investeringen på den valda lokaliseringen i jämförelse med en alternativ lokalisering i en mer utvecklad region, och att de positiva effekterna av stödet med avseende på dess syfte och lämplighet därför, såsom visas ovan, uppväger de negativa effekterna på handeln på den alternativa lokaliseringen.
- (143) I enlighet med punkt 68 i riktlinjerna och mot bakgrund av den ingående bedömning som gjorts på grundval av kriterierna för en ingående bedömning, drar kommissionen slutsatsen att stödet är nödvändigt för att skapa en stimulanseffekt för investeringen och att fördelarna med stödåtgärden uppväger den snedvridning av konkurrensen och påverkan på handeln mellan medlemsstater som följer av åtgärden.

6. SLUTSATS

- (144) Kommissionen drar slutsatsen att det föreslagna regionala investeringsstödet till förmån för Volkswagen Autoeuropa, Lda som beviljades den 30 april 2014 under förutsättning att kommissionen godkänner det uppfyller samtliga villkor som fastställs i riktlinjerna och i kriterierna för en ingående bedömning och därför kan anses vara förenligt med den inre marknaden i enlighet med artikel 107.3 c i EUF-fördraget.
- (145) Kommissionen påminner om att Portugal enligt skäl 16 i beslutet om att inleda förfarandet åtog sig att inte överskrida vare sig det anmälda stödbeloppet eller den anmälda stödnivån om de faktiska stödberättigande utgifterna avviker från de planerade stödberättigande utgifterna så som de anges i anmälan och i beräkningen av det maximala stödbeloppet. Portugal har också åtagit sig att vart femte år, räknat från den dag då stödet godkändes av kommissionen, en delrapport lämna in till kommissionen (med uppgifter om de belopp som betalats ut och om eventuella andra investeringsprojekt som inletts vid samma anläggning/fabrik) och en detaljerad slutrapport senast inom sex månader efter den sista delutbetalningen av stödet enligt den anmälda utbetalningsplanen.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Det statliga stöd som Portugal planerar att genomföra till förmån för Volkswagen Autoeuropa, Lda till ett belopp av 36,15 miljoner euro i nuvärde och som motsvarar en högsta stödnivå på 6,03 % i bruttobidragsekvivalenter, är förenligt med den inre marknaden i den mening som avses i artikel 107.3 c i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

Genomförandet av stödet, uppgående till ett belopp av högst 36,15 miljoner euro i nuvärde och en högsta stödnivå på 6,03 % i bruttobidragsekvivalenter, godkänns följaktligen.

Artikel 2

Detta beslut riktar sig till Republiken Portugal.

Utfärdat i Bryssel den 27 november 2015.

På kommissionens vägnar

Margrethe VESTAGER

Ledamot av kommissionen