KOMISE

ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 22. září 2004

o státní podpoře, kterou Spojené království zamýšlí poskytnout ve prospěch společnosti Peugeot Citroën Automobiles UK Ltd.

(oznámeno pod číslem K(2004) 3349)

(Pouze anglické znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

(2005/301/ES)

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 88 odst. 2 první pododstavec této smlouvy,

s ohledem na Dohodu o Evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) této dohody,

po výzvě zúčastněných stran k předložení připomínek s výše uvedenými ustanoveními [1],

vzhledem k těmto důvodům:

I. POSTUP

(1) Spojené království oznámilo dopisem ze dne 16. prosince 2002 Komisi svůj záměr poskytnout regionální podporu společnosti Peugeot Citroën Automobiles UK Ltd. (dále jen „PCA UK“). Komise si dne 7. února 2003 vyžádala další informace, které UK poskytlo v dopise ze dne 7. března 2003.

(2) Komise svým dopisem ze dne 30. dubna 2003 informovala Spojené království, že se rozhodla zahájit řízení podle čl. 88 odst. 2 Smlouvy o ES, protože zjistila, že se objevily pochybnosti o slučitelnosti podpory se společným trhem.

(3) Rozhodnutí Komise o zahájení řízení bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* [2]. Komise vyzvala ostatní zúčastněné strany k zaujetí stanoviska. Komise neobdržela žádné připomínky od ostatních zúčastněných stran.

(4) Spojené království, po žádosti o prodloužení termínu k podání připomínek ze dne 25. července 2003, podalo dne 5. září 2003 svoje připomínky k zahájení řízení. Dne 17. října 2003 se uskutečnilo jednání mezi Komisí, Spojeným královstvím a příjemcem podpory. Po tomto jednání Komise dne 20. října 2003 odeslala Spojenému království novou žádost o poskytnutí informací. Spojené království tyto informace poskytlo dne 19. února a 4. května 2004.

II. POPIS OPATŘENÍ A JEHO PŘÍJEMCE

(5) Plánovaná podpora by měla být poskytnuta společnosti PCA UK, což je dceřiná společnost francouzské skupiny PSA Peugeot Citroën (dále jen „PSA“). Společnost PSA navrhuje, vyrábí a prodává motorová vozidla. V roce 2003 společnost PSA prodala na celém světě 3 286 100 vozidel, dosáhla obratu 54,238 miliard EUR a provozního zisku 2,195 miliard EUR.

Projekt

(6) Oznámený projekt se týká investic nutných pro výrobu nového modelu, který nahradí současný model Peugeot 206 a z něho odvozené modely.

(7) Současná kapacita výrobního závodu v Rytonu je 183 500 vozidel za rok. Výroba současného modelu 206 bude od roku 2008 postupně tlumena a současně bude na trh uváděn nový model, který bude mít novou karoserii. Předpokládá se, že kapacita výrobního závodu zůstane stejná, tedy 183 500 vozidel za rok.

[1] Úř. věst. C 147, 24.6.2003, s. 2.
[2] Viz poznámka č. 1.

(8) Začátek zavádění oznámeného projektu je plánován na rok 2005 a jeho plánované dokončení na rok 2010. Podle Spojeného království zahrnuje projekt instalaci nových (lakovna, povrchová úprava kovů) nebo upravených (vybavení novými nástroji pro různé tvarování karoserie, konečná úprava) linek pro výrobu nového modelu. Práce týkající se infrastruktury budou zahrnovat kvalitnější ekologické, pracovní a bezpečnostní podmínky, a bude vybudováno nové parkoviště pro hotová vozidla. Podle Spojeného království bude celková výše požadovaných investic z nominálního hlediska 187,760 milionů GBP.

(9) Podle informací Spojeného království je projekt přemístitelný a PSA uvažuje o jeho alternativním umístění v Trnavě na Slovensku. PSA v lednu 2003 oznámila, že Trnava byla zvolena jako místo pro investice na zelené louce. Nový výrobní závod v Trnavě zahájí výrobu v roce 2008 a bude vyrábět 300 000 malých vozidel za rok, která budou stejného typu jako nový model, který nahradí automobil Peugeot 206. Podle Spojeného království PSA zvažuje, zda nemá rozšířit projektovanou kapacitu v Trnavě a postupně ukončit výrobu v Rytonu.

Právní základ, investice a objem podpory

(10) Projekt je situován do stávajícího závodu společnosti PSA v Rytonu, v regionu West Midland. Oblasti Ryton-on-Dunsmore se týká čl. 87 odst. 3 písm. c), protože její regionální strop pro období roků 2000–2006 činí 10 % čistého grantového ekvivalentu.

(11) Oznámená podpora je garantována v rámci schváleného schématu Regionální výběrové podpory ([3]) s právním základem daným v oddíle 7 zákona o průmyslovém rozvoji (Industrial Development Act) z roku 1982.

(12) Navrhovaná podpora má formu přímých dotací a má být vyplacena v období roků 2005–2010. Její nominální hodnota je 19,100 milionů GBP hrubého grantového ekvivalentu, aktualizovaná hodnota je 14,411 milionů GBP hrubého grantového ekvivalentu (podle diskontní sazby 6,01 % platné v roce 2002). Oprávněný objem investic je 187,760 milionů GPB v nominální hodnotě a 146,837 milionů GBP v aktualizované hodnotě. Proto výše podpory oznámená Spojeným královstvím odpovídá 9,81 % hrubého grantového ekvivalentu.

(13) Na tento projekt nebyla vyčleněna žádná jiná podpora nebo finanční prostředky Společenství.

([3]) Rozhodnutí Komise ze dne 25. dubna 2001 nevznášet připomínky k případu N 731/00 (Úř. věst. C 211, 28.7.2001, s. 48).
([4]) Viz poznámka č. 1.

III. **DŮVODY PRO ZAHÁJENÍ ŘÍZENÍ**

(14) Komise ve svém rozhodnutí ze dne 30. dubna 2003 o zahájení řízení podle čl. 88 odst. 2 Smlouvy o ES ([4]) vyjádřila pochybnosti o nutnosti a přiměřenosti navrhované podpory. Aby tyto pochybnosti zmírnila, vyžádala si Komise další vysvětlení a dokumentaci.

(15) Co se týče nutnosti podpory, pochybovala Komise o tom, že Trnava byla považována za proveditelnou alternativu projednávaného projektu k výrobnímu závodu v Rytonu. Vyžádala si další nepřímé důkazy, např. studii o lokalitě, která by ukázala, že projekt je skutečně přemístitelný pro účely konstrukce automobilů.

(16) Co se týče přiměřenosti podpory, pochybovala Komise o:

— přesnosti kalkulace oprávněných nákladů,

— zahrnutí investic na nástroje od dodavatelů do oprávněných nákladů,

— oprávněnosti vyšších investičních nákladů za pozemky, budovy, strojový park a vybavení v Rytonu oproti těmto nákladům v Trnavě,

— oprávněnosti nižších provozních nákladů na součástky a materiál v Trnavě,

— přesnosti kalkulace nákladů na odstupné v Rytonu.

(17) Komise také vyjádřila svoje pochybnosti o kalkulaci změn kapacity předložené Spojeným královstvím v souvislosti se stanovením „dorovnání“.

IV. **PŘIPOMÍNKY SPOJENÉHO KRÁLOVSTVÍ**

(18) Spojené království předložilo svoje připomínky při zahájení řízení dne 5. září 2003, další informace předložilo dne 19. února 2004 a 4. května 2004.

(19) V otázce nutnosti podpory Spojené království znovu potvrdilo, že projekt je přemístitelný. Za tím účelem poskytlo Spojené království průkaznou dokumentaci o tom, že Trnava je schůdnou alternativou projektu k závodu v Rytonu.

(20) Spojené království také poskytlo dodatečné informace k pochybnostem vyjádřeným Komisí při zahájení řízení ohledně přiměřenosti podpory.

(21) Spojené království předložilo v dopise ze dne 5. září 2003 novou analýzu nákladů a výnosů (CBA), která se v mnoha důležitých hlediscích lišila od původně oznámené analýzy. Byly to například vyšší investiční náklady na strojový park a vybavení v Trnavě, naopak nižší provozní mzdové náklady v Rytonu a nižší provozní náklady na energii a vodu a za dopravu tam a zpět v Trnavě. Některé změny se dotkly i položek, o kterých Komise při zahájení řízení nepochybovala.

(22) Spojené království předložilo dopisem ze dne 19. února 2004 novou verzi CBA, která byla až na několik výjimek (například údaje o mzdových nákladech v Rytonu a náklady na dopravu z Trnavy se změnily na původní oznámené hodnoty) zhruba stejná jako analýza ze září roku 2003. Spojené království vysvětlilo položky, o kterých Komise při zahájení řízení vyslovila pochybnosti a položky, které byly po zahájení řízení upraveny. Spojené království sdělilo Komisi dopisem ze dne 4. května 2004, že projekt nemůže být zahájen dříve než na sklonku roku 2004 nebo začátkem roku 2005. Podle toho byla CBA z února roku 2004 upravena tak, že se počítalo s rokem 2005 jako s prvním rokem pro investování.

(23) Ohledně otázky nákladů na pozemky v Trnavě Spojené království namítlo, že se nemohou uvažovat žádné náklady, protože projekt bude realizován v rámci stávajících hranic pozemku. Pro informaci, na realizaci projektu by bylo třeba 30 hektarů pozemku, jehož aktuální cena je 0,512 milionů GBP.

(24) Ohledně otázky investičních nákladů na budovy, strojový park a vybavení Spojené království upravilo CBA z února roku 2004 tak, aby se vzaly v úvahu poznámky Komise. Zatímco původně oznámená CBA brala v úvahu pouze přísně nutné náklady na umístění projektu v Trnavě, upravená verze bere také v úvahu podíl celkových fixních a běžných nákladů, které lze k projektu přiřadit. Následkem toho vychází alternativa v Trnavě jako dražší než úprava výrobního závodu v Rytonu.

(25) Ohledně otázky investičních nákladů na nástroje od dodavatelů Spojené království potvrdilo, že se s nimi neuvažovalo jako s oprávněnými náklady a že v únoru roku 2004 nebyly zahrnuty do CBA, protože budou nutné v obou scénářích, a proto nemohou ovlivnit znevýhodnění Rytonu.

(26) Ohledně otázky provozních nákladů na součástky a materiál Spojené království poskytlo kopie interních plánů PSA z května roku 2003, které informují o rozdílných nákladech na součástky mezi různými výrobními místy skupiny. Hlavní rozdíl mezi náklady na součástky v Rytonu a v Trnavě je způsoben výrazně nižšími hodinovými mzdovými náklady v Trnavě, což se projevuje i v nižších nákladech na velké součástky, vyráběné na místě, jako jsou například nárazníky, palubní desky, sedadla, obložení dveří a přístrojové desky.

(27) Spojené království také předalo dokumenty, které potvrzují nižší provozní náklady na energii a vodu v Trnavě, jakož i na dopravu do Trnavy. Ohledně otázky nákladů na dopravu do Trnavy Spojené království poskytlo kopii aktualizovaného interního plánu pro umístění výroby do Trnavy z listopadu roku 2003, podle kterého jsou díky vyššímu předpokládanému podílu součástek z místních zdrojů sníženy předpokládané počáteční náklady.

(28) Ohledně otázky nákladů na odstupné Spojené království vysvětlilo, že tyto náklady byly vzaty v úvahu v CBA z února roku 2004 jako vícenáklady pro případ varianty v Trnavě, podobně jako náklady související s uzavřením závodu v Rytonu. Spojené království také poskytlo podrobnosti o kalkulaci těchto nákladů. Spojené království naopak nezahrnulo do CBA žádné investice na údržbu výrobního závodu v Rytonu, protože obecně investice na údržbu by se měly vynaložit v obou scénářích.

(29) Konečně, ohledně otázky „dorovnání“ Spojené království znovu potvrdilo, že se musí použít faktor +2 % na regionální znevýhodnění, vyplývající z CBA z února roku 2004, protože v důsledku poskytnutí podpory na projekt nedojde ke zvýšení výroby.

V. **HODNOCENÍ OPATŘENÍ**

(30) Opatření ve prospěch společnosti PCA UK, oznámené Spojeným královstvím, představuje státní podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES. Bylo by financováno státem nebo ze státních zdrojů. Dále, protože představuje významnou část finančních prostředků na projekt, podpora může narušit hospodářskou soutěž v rámci Společenství tím, že společnosti PCA UK poskytne výhodu oproti jiným soutěžitelům, kteří podporu neobdrží. Dále, mezi členskými státy probíhá na automobilovém trhu, jehož je PSA důležitý účastník, rozsáhlý obchod.

(31) Ustanovení čl. 87 odst. 2 Smlouvy o ES uvádí určité typy podpor, které jsou slučitelné se Smlouvou. S ohledem na podstatu a účel podpory a na geografickou polohu společnosti nelze na posuzovaný plán aplikovat písmena a), b) ani c) tohoto článku. Ustanovení čl. 87 odst. 3 Smlouvy o ES specifikuje další formy podpory, které mohou být považovány za slučitelné se společným trhem. Komise bere na vědomí, že projekt je umístěn do oblasti Ryton-on-Dunsmore, který má oprávnění pro poskytování pomoci podle čl. 87 odst. 3 písm. c) Smlouvy o ES s regionální podporou 10 % čistého grantového ekvivalentu.

(32) Projednávaná podpora je určena pro společnost PCA UK, která vyrábí a kompletuje motorová vozidla. Společnost je proto součástí automobilového průmyslu ve smyslu rámcového programu Společenství pro státní podporu automobilového průmyslu ([5]) (dále jen „automobilový program“).

(33) Automobilový program v odst. 2.2 písm. a) stanovuje, že veškerá podpora, kterou mají státní orgány v úmyslu poskytnout nějakému samostatnému projektu v rámci schváleného schématu pro poskytování podpory firmě působící v automobilovém průmyslu, musí být, v souladu s čl. 88 odst. 3 Smlouvy o ES, oznámena před tím, než bude poskytnuta, pokud je dosaženo některé z následujících mezních hodnot: i) celkové náklady na projekt jsou 50 milionů EUR, ii) celková hrubá výše podpory na projekt, ať je to státní podpora nebo podpora z nástrojů Společenství, je 5 milionů EUR. Jak překročení uvedených celkových nákladů na projekt tak i výše podpory znamená nutnost oznámení. Takže tím, že Spojené království oznámilo navrženou regionální podporu pro společnost PCA UK, splnilo požadavky čl. 88 odst. 3 Smlouvy o ES.

(34) Podle automobilového programu musí Komise zajistit, aby poskytnutá podpora byla nutná pro realizaci projektu a aby byla přiměřená závažnosti problému, který má vyřešit. Pokud má Komise schválit státní podporu v automobilovém průmyslu, musí být provedena kontrola nutnosti i přiměřenosti.

(35) Podle odst. 3.2 písm. a) automobilového programu, aby bylo možno prokázat nutnost poskytnutí regionální podpory, musí příjemce podpory jasně prokázat, že má ekonomicky životaschopnou alternativní lokalitu pro svůj projekt. Pokud by neexistovalo jiné průmyslové místo, nové nebo stávající, které by bylo schopné přijmout posuzované investice, byla by společnost nucena realizovat svůj projekt v jediném vhodném výrobním závodu, a to i v případě neudělení podpory. Proto nemůže být schválena žádná regionální podpora projektu, který není geograficky přemístitelný.

(36) Komise posoudila dokumentaci a informace poskytnuté Spojeným královstvím a usoudila, že poloha výrobního závodu v Trnavě a podklady týkající se postupu výběru místa a technických údajů ukazují, že výrobní závod je schopen hostit zkoumaný projekt. Objem výroby v závodu od roku 2006, který se současné době předpokládá, je 55 automobilů za hodinu. Po zavedení nové výrobní linky s kapacitou 32 automobilů za hodinu však bude možno vyrábět až 87 automobilů za hodinu. V současném prostoru výrobního závodu je dostatek místa pro takové rozšíření a také veškerá infrastruktura je slučitelná s vyšším objemem výroby.

(37) Komise dále bere na vědomí, že, podle z práv z tisku skupina PSA stále uvažuje o výrobním závodu v Trnavě jako o možné alternativě k posuzovanému projektu v Rytonu.

(38) Na základě informací v bodech 36 a 37 Komise učinila závěr, že Trnava je z hlediska posuzovaného projektu efektivně životaschopnou alternativou k Rytonu.

(39) Komise také ověřila, že projekt obsahuje úplnou demontáž starých výrobních linek a instalaci zcela nového strojového parku a vybavení v celé struktuře výroby, která je naprosto jiná než předcházející. Projekt proto představuje transformaci ve smyslu automobilového programu.

(40) Komise proto učinila závěr, že projekt je přemístitelný a je tedy způsobilý pro poskytnutí regionální podpory, protože podpora je nutná pro přilákání investic do regionu.

(41) Podle odst. 3.2 písm. b) automobilového programu jsou oprávněné náklady definovány regionálním schématem použitelným pro příslušný region. Analýzou dodatečných informací o kalkulaci oprávněných nákladů a o investicích na nástroje od dodavatelů, poskytnutých Spojeným královstvím, Komise ověřila, že objem nákladů ve výši 146,837 milionů GBP v aktualizované hodnotě může být považován za způsobilý pro udělení podpory.

(42) Podle odst. 3.2 písm. c) musí Komise zajistit, aby plánovaná podpora byla úměrná regionálním problémům, které má vyřešit. Za tím účelem je použita CBA.

([5]) Úř. věst. C 279, 15.9.1997, s. 1. Platnost automobilového programu uplynula dne 31. prosince 2002, avšak stále se používá pro poskytování státní podpory oznámené Komisi před tímto datem. Viz sdělení Komise členským státům (Úř. věst. C 258, 9.9.2000, s. 6).

(43) CBA porovnává, v souvislosti s prvky přemístitelnosti, náklady, které by investor vynaložil, aby mohl realizovat projekt v posuzovaném regionu v porovnání s náklady, které by vynaložil při realizaci stejného projektu v jiné lokalitě. Takovým porovnáním Komise stanoví specifické znevýhodnění regionu, kterému má být udělena podpora. Komise schválí regionální podporu, která je pod mezní hodnotou tohoto regionálního znevýhodnění.

(44) V souladu s odst. 3.2 písm. c) automobilového programu je v CBA posuzováno provozní znevýhodnění Rytonu, v porovnání s Trnavou, v rozmezí tří roků, protože posuzovaný projekt se nerealizuje na zelené louce. Období zahrnuté do konečné verze CBA předané Spojeným královstvím se týká roků 2008–2010, tedy tří roků od zahájení výroby v souladu s odstavcem 3.3. Přílohy I automobilového programu. S použitím údajů z roku 2002 jako referenčního roku uvádí předaná CBA čisté znevýhodnění nákladů pro lokalitu Ryton ve srovnání s lokalitou v Trnavě ve výši 18,772 milionů GBP. Výsledný „poměr regionálního znevýhodnění" projektu ([6]) je 12,78 %.

(45) Komise analyzovala dodatečné informace a dokumenty předané Spojeným královstvím po rozhodnutí o zahájení řízení podle čl. 88 odst. 2 Smlouvy o ES. Ohledně nákladů na pozemky Komise neuznává argumentaci Spojeného království, že takové náklady nemají být zahrnuty do CBA, protože projekt může být realizován ve stávajících hranicích pozemku v Trnavě. Příslušný pozemek již PSA zakoupila s jasným cílem realizovat projekt, pokud by padlo konečné rozhodnutí uskutečnit je v Trnavě a ne v Rytonu. Tyto náklady tedy musí být zahrnuty do nákladů souvisejících s variantou v Trnavě, a z toho důvodu náklady vzrostly o 0,512 milionů GBP.

(46) Pokud jde o investiční náklady na budovy, strojní park a vybavení a na nástroje od dodavatelů, může Komise akceptovat údaje uvedené v CBA z února roku 2004, které ukazují, že transformace v Rytonu by si po aktualizaci vyžádala o 4,522 milionů GBP nižší investiční náklady než rozšíření v Trnavě.

([6]) $\frac{\text{Čisté nákladové znevýhodnění}}{\text{Oprávněné investice}} = \frac{18,772}{146,837} = 12,78\ \%$ (viz bod 11).

(47) Pokud jde o provozní náklady na součástky a materiál, ukazují interní dokumenty, poskytnuté po zahájení řízení, že výrobní závod v Rytonu trpí nevýhodnými náklady na pořízení vybraných součástek, které jsou získávány v místě a u nichž je významná přidaná hodnota z místní pracovní síly. V CBA naopak nebyl zaznamenán rozdíl mezi součástkami (např. motory nebo převodovky), které jsou vyráběny ve světě a dodávány stejnými dodavateli. Po analýze těchto nových informací došla Komise k závěru, že údaje týkající se těchto položek mohou být pro účely CBA přijaty.

(48) Podobně jsou nově poskytnuté informace dostatečné k prokázání toho, že aktualizace CBA z února roku 2004 v otázce nákladů na energii a vodu, nákladů na dopravu do výrobního závodu a nákladů na odstupné jsou založeny na podložených důkazech a odráží přijatelné odhady vývoje těchto nákladů během období, pro které je CBA zpracována.

(49) CBA vycházející z analýzy Komise se liší pouze okrajově od analýzy, kterou Spojené království předalo po zahájení řízení, zatímco rozdíly oproti první předané analýze jsou významnější. CBA podle Komise uvádí čisté nákladové znevýhodnění Rytonu ve výši 18,260 milionů GBP v cenách z roku 2002 (v porovnání s 18,772 miliony GBP podle údajů Spojeného království). Výsledný poměr regionálního znevýhodnění projektu je 12,44 ([7]) (compared to GBP 18,772 million according to the United Kingdom). The resulting regional handicap ratio of the project is 12,44 % ([8]) (v porovnání s 12,78 % podle údajů Spojeného království).

(50) Konečně, Komise ve své analýze posuzuje otázku „dorovnání", které bere v úvahu rozšíření nebo snížení kapacity daného výrobce motorových vozidel během období investování. Zvýšení regionálního znevýhodnění, vyplývající z CBA, je schváleno za podmínky, že příjemce podpory nezvýší problémy s kapacitou, kterým čelí automobilový průmysl. Naopak, poměr regionálního znevýhodnění vyplývající z CBA se sníží, pokud příjemce podpory potenciálně zhorší problémy s nadbytečnou kapacitou v průmyslu.

([7]) Původní čisté nákladové znevýhodnění podle UK (18,772 milionů GBP) – náklady na pozemek v Trnavě (0,512 milionů GBP) (viz 44. bod odůvodnění) = 18,260 milionů GBP.

([8]) $\frac{\text{Nové čisté nákladové znevýhodnění}}{\text{Oprávněné investice}} = \frac{\text{GBP 18,26 milionů GBP}}{\text{GBP 146,837 milionů GBP}} = 12,44\ \%$.

(51) Komise nepřijímá argument Spojeného království, že změna kapacity musí být kalkulována pouze z pohledu na posuzovaný projekt a ne z pohledu evropské výrobní kapacity PSA. Podle automobilového programu CBA porovnává identické projekty, což mimo jiné znamená projekty pro výrobu stejného počtu vozidel. Proto je sice pravda, že zkoumaný projekt by neovlivnil celkovou výrobní kapacitu PSA, je to však nepodstatné. Avšak jak je jasně stanoveno v odst. 3.2 písm. d) automobilového programu, je cílem „dorovnání" zachytit účinky investic do projektu na hospodářskou soutěž s ohledem na změny výrobní kapacity v dané skupině. Za tím účelem Komise důsledně porovnala celkovou výrobní kapacitu příslušného výrobce motorových vozidel v Evropě před a po projektu. Podle poskytnutých dokumentů se kapacita PSA výrazně zvýší s nově otevřenými podniky v Kolíně (200 000 vozidel pro PSA za rok) a v Trnavě (300 000 kusů), zatímco není plánováno žádné odpovídající snížení kapacity v jiných evropských výrobních závodech. Proto se tedy regionální znevýhodnění vyplývající z CBA sníží o 2 % (velký dopad investičního projektu na hospodářskou soutěž v regionu podle čl. 87 odst. 3 písm. c), mající za následek konečný poměr 10,44 %).

VI. **ZÁVĚR**

(52) Výše podpory na projekt (9,81 % hrubého grantového ekvivalentu) je menší než analýzou zjištěná nevýhoda poměru nákladů a výnosů/dorovnání (10,44 %) i než strop pro regionální podporu (10 % čistého grantového ekvivalentu). Regionální podpora, kterou má Spojené království v úmyslu poskytnout ve prospěch společnosti PCA UK, proto splňuje podmínky pro to, aby mohla být považována za slučitelnou se společným trhem podle čl. 87 odst.3 písm. c) Smlouvy o ES,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Státní podpora, kterou Spojené království zamýšlí poskytnout společnosti Peugeot Citroën Automobiles UK Ltd. v Rytonu, dosahující nominální hodnoty 19,100 milionů GBP hrubého grantového ekvivalentu, s aktualizovanou hodnotou 14,411 milionů GBP hrubého grantového ekvivalentu (podle diskontní sazby 6,01 % platné v roce 2002) na způsobilé investice ve výši 187,760 GPB milionů v nominální hodnotě (146,837 milionů GBP v aktualizované hodnotě) je slučitelná se společným trhem podle čl. 87 odst. 3 písm. c) Smlouvy o ES.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Spojenému království Velké Británie a Severního Irska.

V Bruselu dne 22. září 2004.

Za Komisi

Mario MONTI

člen Komise