KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 22. september 2004

om den statsstøtte som Det Forenede Kongerige påtænker at yde til Peugeot Citroën Automobiles UK Ltd

(meddelt under nummer K(2004) 3349)

(Kun den engelske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

(2005/301/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 88, stk. 2, første afsnit,

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

efter at have opfordret de interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger i overensstemmelse med disse artikler [1], og

ud fra følgende betragtninger:

I. SAGSFORLØB

(1) Ved brev af 16. december 2002 anmeldte Det Forenede Kongerige over for Kommissionen en plan om ydelse af regionalstøtte til Peugeot Citroën Automobiles UK Ltd (herefter kaldet »PCA UK«). Kommissionen udbad sig yderligere oplysninger den 7. februar 2003, som Det Forenede Kongerige fremsendte ved brev af 7. marts 2003.

(2) Ved brev af 30. april 2003 meddelte Kommissionen Det Forenede Kongerige, at man havde besluttet at indlede proceduren efter EF-traktatens artikel 88, stk. 2, da der var tvivl om støttens forenelighed med fællesmarkedet.

(3) Kommissionens beslutning om at indlede proceduren blev offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende* [2]. Kommissionen opfordrede interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger. Kommissionen har ikke modtaget bemærkninger fra interesserede parter.

(4) Efter den 25. juli 2003 at have anmodet om en forlængelse af tidsfristen for indgivelse af kommentarer fremsendte Det Forenede Kongerige den 5. september 2003 sine kommentarer til indledningen af proceduren. Der blev afholdt et møde mellem Kommissionen, Det Forenede Kongerige og den støttemodtagende virksomhed i Bruxelles den 17. oktober 2003, hvorefter Kommissionen den 20. oktober 2003 sendte en ny anmodning om oplysninger til Det Forenede Kongerige. Det Forenede Kongerige sendte disse oplysninger den 19. februar og den 4. maj 2004.

II. BESKRIVELSE AF FORANSTALTNINGEN OG AF STØTTEMODTAGEREN

(5) Den planlagte støtte vil blive ydet PCA UK, der er et datterselskab af den franske koncern PSA Peugeot Citroën (herefter kaldet »PSA«). PSA udvikler, fremstiller og sælger biler. I 2003 solgte PSA 3 286 100 biler verden over og havde en omsætning på 54,238 mia. EUR og et driftsresultat på 2,195 mia. EUR.

Projektet

(6) Det anmeldte projekt vedrører den investering, der er nødvendig for at fremstille en ny model, der kan erstatte den nuværende Peugeot 206 og deraf afledte produkter.

(7) Den nuværende kapacitet på Ryton-fabrikken er på 183 500 biler/år. Den nuværende 206-model vil blive faset ud fra 2008, og der vil blive indført en ny model, der kræver en ny platform. Kapaciteten på fabrikken forventes at forblive konstant på 183 500 biler/år.

[1] EUT C 147 af 24.6.2003, s. 2.
[2] Se fodnote 1.

(8) Det anmeldte projekt forventes påbegyndt i 2005, og færdiggørelsen er planlagt til 2010. Ifølge Det Forenede Kongerige indebærer projektet opførelse af nye (malerafdeling, metalfinish) eller omlagte (udskiftning af de forskellige platformes karosseriværksted, slutmontering) produktionslinjer til den nye model. Infrastrukturarbejdet vil omfatte en forbedring af miljø-, arbejds- og sikkerhedsforhold og et nyt parkeringsområde til færdige biler. Ifølge Det Forenede Kongerige vil den samlede investering andrage 187,76 mio. GBP i løbende priser.

(9) Ifølge Det Forenede Kongerige er projektet mobilt, og PSA overvejer et alternativt produktionssted i Trnava i Slovakiet for dette projekt. PSA annoncerede i januar 2003, at Trnava var udvalgt som etableringssted for et »greenfield«-projekt. Den nye fabrik i Trnava vil være klar til produktion i 2008 og kunne producere 300 000 små biler/år af samme type som den nye model, der skal erstatte Peugeot 206. Ifølge Det Forenede Kongerige overvejer PSA, om man skal udvide den planlagte produktionskapacitet i Trnava og udfase produktionen i Ryton.

Retsgrundlag, investeringer og støttebeløb

(10) Projektet skal gennemføres på den eksisterende PSA-fabrik i Ryton i området West Midlands. Området Ryton-on-Dunsmore er omfattet af traktatens artikel 87, stk. 3, litra c), og det regionale støtteloft er på 10 % nettosubventionsækvivalent for perioden 2000-2006.

(11) Den anmeldte støtte ydes ifølge den godkendte selektive regionale støtteordning ([3]) med retsgrundlag i afsnit 7 i Industrial Development Act 1982.

(12) Den påtænkte støtte har form af et direkte tilskud og skal udbetales i perioden 2005-2010. Det andrager nominelt 19,1 mio. GBP i bruttosubventionsækvivalent med en nutidsværdi på 14,411 mio. GBP i bruttosubventionsækvivalent (basis år 2002, diskonto 6,01 %). De støtteberettigede investeringer andrager 187,76 mio. GBP i løbende priser og 146,837 mio. GBP i nutidsværdi. De britiske myndigheder har anmeldt en bruttosubventionsækvivalent på 9,81 %.

(13) Der er ikke ydet anden form for EU-støtte eller finansiering til projektet.

III. BAGGRUNDEN FOR AT INDLEDE PROCEDUREN

(14) I beslutningen af 30. april 2003 om at indlede proceduren efter traktatens artikel 88, stk. 2 ([4]), gav Kommissionen udtryk for tvivl om behovet for støtte og støttens proportionalitet. For at fjerne den tvivl bad Kommissionen om yderligere afklaringer og dokumenter.

(15) Hvad angår behovet for støtte, tvivlede Kommissionen på, at Trnava var blevet betragtet som et levedygtigt alternativ til Ryton med henblik på det pågældende projekt. Den udbad sig yderligere oplysninger, f.eks. beliggenhedsundersøgelser, der kunne påvise, at mobilitetskriteriet ifølge rammebestemmelserne for motorkøretøjer var opfyldt.

(16) Hvad angår støttens proportionalitet, gav Kommissionen udtryk for tvivl vedrørende:

— den nøjagtige beregning af de støtteberettigede omkostninger

— indregning af leverandørværktøjer i de støtteberettigede omkostninger

— begrundelsen for højere investeringsomkostninger for jord, bygninger, maskiner og udstyr i Ryton i forhold til Trnava

— begrundelse for lavere driftsomkostninger for komponenter og materialer i Trnava

— den nøjagtige beregning af omkostninger ved afskedigelser i Ryton.

(17) Endelig udtrykte Kommissionen tvivl om beregningen af de kapacitetsændringer, som Det Forenede Kongerige fremsendte i forbindelse med »top-up«-reguleringen.

IV. BEMÆRKNINGER FRA DET FORENEDE KONGERIGE

(18) Det Forenede Kongerige sendte sine kommentarer til indledningen af proceduren den 5. september 2003 og yderligere oplysninger den 19. februar og den 4. maj 2004.

(19) Hvad angår behovet for støtte, bekræftede Det Forenede Kongerige, at projektet er mobilt. Det Forenede Kongerige indgav i den henseende oplysninger, der viser, at Trnava er et levedygtigt teknisk alternativ til Ryton for det pågældende projekt.

(20) Det Forenede Kongerige fremsendte også yderligere oplysninger angående den tvivl, som Kommissionen gav udtryk for ved indledningen af proceduren vedrørende støttens proportionalitet.

([3]) Kommissionens beslutning af 25.4.2001 om ikke at gøre indsigelse i sag N 731/00 (EFT C 211 af 28.7.2001, s. 48).
([4]) Se fodnote 1.

(21) Ved brev af 5. september 2003 indgav Det Forenede Kongerige en ny cost-benefit-analyse, der afveg fra den oprindeligt anmeldte på mange vigtige områder, herunder højere investeringsomkostninger i Trnava til maskiner og udstyr, men lavere driftsomkostninger i Ryton til lønninger, og lavere driftsomkostninger i Trnava for energi og vand og for ind- og udgående transport. Nogle af ændringerne vedrørte områder, som Kommissionen ikke havde berørt i indledningen af proceduren.

(22) Ved brev af 19. februar 2004 sendte Det Forenede Kongerige en ny cost-benefit-analyse, der stort set stemte overens med analysen fra september 2003, dog med visse undtagelser (f.eks. var tallene for lønninger i Ryton og udgående transportomkostninger i Trnava ændret tilbage til de oprindeligt anmeldte tal). Det Forenede Kongerige afklarede de områder, som Kommissionen havde udtrykt tvivl om ved indledningen af proceduren, og de områder, der var blevet ændret efter indledningen af proceduren. Ved brev af 4. maj 2004 meddelte Det Forenede Kongerige Kommissionen, at projektet måske ikke blev påbegyndt før i slutningen af 2004 eller i begyndelsen af 2005. Cost-benefit-analysen fra februar 2004 blev derfor ændret med 2005 som investeringens første år.

(23) Hvad angår omkostningerne til jord i Trnava, anførte Det Forenede Kongerige, at sådanne omkostninger ikke skulle inkluderes, da projektet kunne gennemføres på det eksisterende område. Det kan oplyses, at projektet ville kræve 30 ha jord, der ville beløbe sig til 0,512 mio. GBP i nutidsværdi.

(24) Hvad angår investeringsomkostningerne for bygninger, maskiner og udstyr, tilpassede Det Forenede Kongerige cost-benefit-analysen i februar 2004 for at tage højde for Kommissionens bemærkninger. Mens den oprindeligt anmeldte cost-benefit-analyse kun tog højde for de omkostninger, der var strengt nødvendige i Trnava for at huse projektet, tager den ændrede udgave også højde for den andel af de samlede faste og fælles omkostninger, der kan tilskrives projektet. Derfor bliver Trnava-alternativet dyrere end en ombygning af Ryton-anlægget.

(25) Hvad angår investeringerne til leverandørværktøjer, anførte Det Forenede Kongerige, at de ikke er blevet betragtet som støtteberettigede omkostninger, og de indgår ikke i cost-benefit-analysen fra februar 2004, da de vil være nødvendige i begge scenarier og derfor ikke vil påvirke ulemperne ved Ryton.

(26) Hvad angår driftsomkostningerne for komponenter og materialer, fremlagde Det Forenede Kongerige kopier af PSA's interne planlægningsdokument fra maj 2003, som viser omkostningsforskellene for komponenter i koncernens forskellige produktionsanlæg. Den væsentligste forskel mellem komponentomkostninger i Ryton og Trnava skyldes betydeligt lavere timelønninger i Trnava, der giver sig udslag i lavere omkostninger for lokalt indkøbte store komponenter, som f.eks. kofangere, sæder, dørpaneler og instrumentbrætter.

(27) Det Forenede Kongerige fremlagde også dokumenter, der viste et fald i de planlagte driftsomkostninger i Trnava til energi, vand og indgående transport. Med hensyn til indgående transport fremlagde Det Forenede Kongerige en kopi af ajourføringen af det interne planlægningsdokument for Trnava-anlægget i udgaven fra november 2003, hvori den oprindelige omkostningsvurdering er mindsket for at tage hensyn til en højere estimeret andel af lokalt indkøbte komponenter.

(28) Hvad angår omkostningerne ved afskedigelser, fastslog Det Forenede Kongerige, at der var taget højde for disse i cost-benefit-analysen fra februar 2004 som meromkostninger ved placeringen i Trnava og også for omkostningerne ved nedlæggelsen af Ryton-produktionsanlægget. Det Forenede Kongerige fremlagde også en mere detaljeret beregning af disse omkostninger. Omvendt oplyste Det Forenede Kongerige ikke i cost-benefit-analysen om vedligeholdelsesinvesteringer i Ryton, da det i begge scenarier ville være nødvendigt med generelle vedligeholdelsesinvesteringer.

(29) Med hensyn til »top up«-reguleringen bekræftede Det Forenede Kongerige endelig, at den regionale ulempefaktor på 2 % ifølge cost-benefit-analysen fra februar 2004 skulle gælde, da det støttede projekt ikke vil give anledning til en produktionsstigning.

V. **BESKRIVELSE AF FORANSTALTNINGEN**

(30) Den foranstaltning, som Det Forenede Kongerige har anmeldt til fordel for PCA UK, udgør statsstøtte efter traktatens artikel 87, stk. 1. Den skal finansieres af staten eller med statsmidler. Da støtten desuden udgør en betydelig del af finansieringen af projektet, kan den forvride konkurrencen i Fællesskabet ved at give PCA UK en fordel i forhold til konkurrenter, der ikke modtager støtte. Endelig er der en omfattende samhandel mellem medlemsstaterne på markedet for biler, hvor PSA er en væsentlig aktør.

(31) I traktatens artikel 87, stk. 2, præciseres de bestemte typer støtte, der er forenelige med traktaten. I lyset af støttens art og formål samt virksomhedens geografiske placering mener Kommissionen ikke, at artikel 87, stk. 2, litra a), b) og c), kan finde anvendelse i dette tilfælde. I traktatens artikel 87, stk. 3, nævnes andre former for støtte, der kan betragtes som forenelige med fællesmarkedet. Kommissionen bemærker, at projektet er beliggende i området Ryton-on-Dunsmore, der er støtteberettiget ifølge traktatens artikel 87, stk. 3, litra c), med et regionalstøtteloft på 10 % nettosubventionsækvivalent.

(32) Den pågældende støtte skal gå til PCA UK, der fremstiller og samler biler. Virksomheden indgår derfor som en del af bilindustrien i medfør af EF-rammebestemmelserne for statsstøtte til motorkøretøjsindustrien ([5]) (herefter benævnt »rammebestemmelser for biler«).

(33) Det præciseres i punkt 2.2.a i rammebestemmelserne for motorkøretøjer, at støtte, som de offentlige myndigheder planlægger at yde til et individuelt projekt inden for rammerne af en godkendt støtteordning til en virksomhed, der har aktiviteter inden for motorkøretøjsindustrien, i henhold til traktatens artikel 88, stk. 3, skal anmeldes, før den ydes, hvis en af nedenstående to tærskler overskrides: i) De samlede omkostninger ved projektet er lig med 50 mio. EUR, eller ii) den samlede bruttostatsstøtte til projektet, uanset om der er tale om statsstøtte eller støtte fra fællesskabsinstrumenter, er lig med 5 mio. EUR. Både de samlede omkostninger ved projektet og støtten overstiger anmeldelsestærsklerne. Ved at anmelde den foreslåede regionalstøtte til PCA UK har Det Forenede Kongerige således opfyldt kravene i traktatens artikel 88, stk. 3.

(34) Ifølge rammebestemmelserne for motorkøretøjer skal Kommissionen både sikre, at den støtte, der ydes, er nødvendig for projektets gennemførelse, og at den står i forhold til de problemer, den skal bidrage til at løse. Overholdelsen af proportionalitets- og nødvendighedsprincippet er en forudsætning for, at Kommissionen kan godkende statsstøtte til motorkøretøjsindustrien.

(35) For at sikre at regionalstøtten er nødvendig, skal den støttemodtagende virksomhed ifølge punkt 3.2.a i rammebestemmelserne klart bevise, at den har et økonomisk rentabelt alternativ for gennemførelsen af projektet. Hvis den omhandlede investering ikke kan foretages på noget andet nyt eller allerede eksisterende produktionssted inden for koncernen, vil virksomheden skulle gennemføre projektet på det eneste mulige produktionssted, også selv om der ikke ydes støtte. Der kan derfor ikke gives tilladelse til regionalstøtte til et projekt, der ikke er geografisk mobilt.

(36) Kommissionen har vurderet de oplysninger Det Forenede Kongerige har fremlagt, og konkluderet, at planerne for Trnava-anlægget og dokumenterne vedrørende udvælgelsen af anlægget og de tekniske karakteristika viser, at anlægget vil kunne huse det omhandlede projekt. Den produktion, der på nuværende tidspunkt er planlagt på anlægget, er på 55 biler/time fra 2006. Anlægget vil imidlertid kunne fremstille op til 87 biler/time efter indførelse af en ny produktionslinje på 32 biler/time. Der er tilstrækkelige grundarealer til en sådan udvidelse inden for det nuværende anlægs perimeter, og al infrastrukturen er allerede rettet ind til en større produktion.

(37) Kommissionen noterer endvidere, at PSA-koncernen ifølge pressemeddelelser stadig betragter Trnava-anlægget som et muligt alternativ til Ryton, hvad angår det her omhandlede projekt.

(38) På grundlag af oplysningerne i betragtning 36 og 37 konkluderer Kommissionen, at Trnava er et levedygtigt alternativ til Ryton med henblik på det her omhandlede projekt.

(39) Kommissionen har også kontrolleret, at projektet indebærer en fuldstændig lukning af de gamle produktionslinjer og installation af helt nye maskiner og udstyr i en samlet produktionsstruktur, der er klart forskellig fra den tidligere. Projektet udgør derfor en omlægning ifølge rammebestemmelserne for biler.

(40) Kommissionen konkluderer, at projektet således er mobilt og derfor kan betragtes som berettiget til regionalstøtte, da det er nødvendigt med støtte for at tiltrække investeringer til den støtteberettigede region.

(41) Ifølge punkt 3.2.b i rammebestemmelserne for motorkøretøjer defineres støtteberettigede omkostninger i forhold til den regionalordning, der finder anvendelse i det pågældende støtteberettigede område. Efter at have gennemgået de nye oplysninger fra Det Forenede Kongerige vedrørende beregningen af de støtteberettigede omkostninger og investeringer til leverandørværktøjer har Kommissionen kontrolleret, at omkostningerne, der beløber sig til 146,837 mio. GBP i nutidsværdi, er støtteberettigede.

(42) Ifølge rammebestemmelsernes punkt 3.2.c skal Kommissionen sikre sig, at den planlagte støtteforanstaltning står i forhold til de regionale problemer, den skal bidrage til at løse. Hertil bruges en cost-benefit-analyse.

([5]) EFT C 279 af 15.9.1997, s. 1. Rammebestemmelserne for biler udløb den 31. december 2002, men finder stadig anvendelse på statsstøtte, der er anmeldt til Kommissionen før denne dato. Se Kommissionens meddelelse til medlemsstaterne (EFT C 258 af 9.9.2000, s. 6).

(43) Med hensyn til de mobile elementer sammenligner cost-benefit-analysen de omkostninger, en investor skulle afholde for at gennemføre projektet i den pågældende region, med omkostningerne ved et tilsvarende projekt i et andet område. Ved denne sammenligning fastsætter Kommissionen de særlige ulemper ved det pågældende støtteberettigede område. Kommissionen tillader regionalstøtte inden for rammerne af disse regionale ulemper.

(44) I overensstemmelse med punkt 3.2.c i rammebestemmelserne for motorkøretøjer er de driftsmæssige ulemper ved Ryton sammenlignet med Trnava blevet vurderet i en treårig periode i cost-benefit-analysen, da det pågældende projekt ikke er et greenfield-projekt. Den periode, der indgår i den sidste udgave af Det Forenede Kongeriges cost-benefit-analyse, er 2008-2010, dvs. tre år fra produktionens opstart i overensstemmelse med punkt 3.3 i bilag I i rammebestemmelserne for biler. Hvis 2002 anvendes som referenceår, viser den anmeldte cost-benefit-analyse en nettoulempe på 18,772 mio. GBP for Ryton i forhold til Trnava. Den resulterende »regionale ulempefaktor« ([6]) for projektet er 12,78 %.

(45) Kommissionen har analyseret de nye oplysninger og dokumenter fremsendt af Det Forenede Kongerige efter beslutningen om at indlede proceduren efter EF-traktatens artikel 88, stk. 2. Hvad angår omkostninger til jord, kan Kommissionen ikke acceptere Det Forenede Kongeriges argument, ifølge hvilket sådanne omkostninger ikke bør indgå i cost-benefit-analysen, da projektet kan gennemføres på det nuværende produktionsanlæg i Trnava. PSA har for nylig købt den omhandlede grund netop med henblik på at huse projektet, hvis det endelige valg skulle falde ud til fordel for Trnava i stedet for Ryton. Det skal derfor indgå i omkostningerne ved Trnava-løsningen, hvorfor omkostningerne øges med 0,512 mio. GBP.

(46) Hvad angår investeringsomkostninger til bygninger, maskiner, udstyr og leverandørværktøjer, kan Kommissionen acceptere tallene i cost-benefit-analysen fra februar 2004, der viser, at investeringerne til en omlægning af Ryton ville kræve 4,522 mio. GBP mindre i nutidsværdi end investeringerne i forbindelse med en udvidelse af Trnava.

([6]) $\frac{\text{Nettoulempe}}{\text{Støtteberettiget investering}} = \frac{18,772}{146,837} = 12,78\ \%$ (se betragtning 11 ovenfor).

(47) Hvad angår driftsomkostninger for komponenter og materialer, viser interne dokumenter, som er fremlagt efter indledningen af proceduren, at Ryton-anlægget får en ulempe for visse komponenter, som indkøbes lokalt, hvor merværdien fra lokal arbejdskraft er relevant. Omvendt er der ikke i cost-benefit-analysen observeret omkostningsforskelle for komponenter (f.eks. motorer eller gearkasser), der indkøbes i hele verden hos samme leverandør. Efter at have analyseret de nye oplysninger konkluderer Kommissionen, at tallene for denne post kan accepteres med henblik på cost-benefit-analysen.

(48) På samme måde er de nye oplysninger tilstrækkelige til at påvise, at ajourføringen af cost-benefit-analysen i februar 2004 vedrørende energi og vand, indgående transport samt omkostninger ved afskedigelse er baseret på dokumenterede beviser og afspejler acceptable skøn over udviklingen af disse omkostninger i den periode, cost-benefit-analysen dækker.

(49) Den cost-benefit-analyse, der følger af Kommissionens analyse, afviger kun marginalt fra den, Det Forenede Kongerige indsendte efter indledningen af proceduren, mens forskellene i forhold til den oprindeligt anmeldte er større. Ifølge Kommissionen viser cost-benefit-analysen en nettoulempe for Ryton på 18,26 mio. GBP i 2002-priser ([7]) (sammenlignet med 18,772 mio. GBP ifølge Det Forenede Kongerige). Den resulterende »ulempefaktor« for projektet er på 12,44 % ([8]) (sammenlignet med 12,78 % ifølge Det Forenede Kongerige).

(50) Endelig behandler Kommissionen i sin analyse spørgsmålet vedrørende »top-up«-reguleringen, der tager højde for en udvidelse eller nedbringelse af kapaciteten for den omhandlede motorkøretøjsproducent i investeringsperioden. En stigning i den regionale ulempefaktor som følge af cost-benefit-analysen kan godtages på den betingelse, at støttemodtageren ikke øger de kapacitetsproblemer, som motorkøretøjsindustrien står over for. Omvendt falder den regionale ulempefaktor som følge af cost-benefit-analysen, hvis støttemodtageren potentielt forværrer industriens overkapacitetsproblem.

([7]) Oprindelig nettoulempe som fremlagt af Det Forenede Kongerige (18,772 mio. GBP) — omkostninger til jord i Trnava (0,512 mio. GBP) (se betragtning 44 ovenfor) = 18,260 mio. GBP.

([8]) $\frac{\text{Nettoulempe}}{\text{Støtteberettigede investeringer}} = \frac{18,26 \text{ mio. GBP}}{146,837 \text{ mio. GBP}} = 12,44\ \%$.

(51) Kommissionen kan ikke acceptere Det Forenede Kongeriges argument, ifølge hvilket en kapacitetsændring udelukkende skal beregnes ved at se på det her omhandlede projekt og ikke på PSA's europæiske produktionskapacitet. Ifølge rammebestemmelserne for motorkøretøjer sammenligner cost-benefit-analysen tilsvarende projekter, hvilket bl.a. vil sige projekter til produktion af det samme antal køretøjer. Det er derfor korrekt, men irrelevant, at det her omhandlede projekt ikke påvirker PSA's samlede produktionskapacitet. Som det imidlertid klart fremgår af punkt 3.2.d i rammebestemmelserne for motorkøretøjer, er formålet med »top up«-reguleringen at fastslå investeringsprojektets følger for konkurrencen, herunder en eventuel ændret produktionskapacitet i den omhandlede koncern. I den henseende har Kommissionen sammenlignet den samlede europæiske produktionskapacitet for den pågældende bilproducent før og efter projektet. Ifølge de fremlagte dokumenter vil PSA's kapacitet blive øget betragteligt med idriftsættelse af nye faciliteter i Kolin (200 000 biler/år for PSA) og i Trnava (300 000 enheder), mens der ikke er planlagt tilsvarende nedskæringer på andre europæiske produktionsanlæg. Den regionale ulempefaktor ifølge cost-benefit-analysen vil derfor blive reduceret med 2 % (store følger for konkurrencen på grund af et investeringsprojekt i et område omfattet af artikel 87, stk. 3, litra c)), der giver en endelig faktor på 10,44 %.

VI. **KONKLUSION**

(52) Projektets støtteintensitet (9,81 % bruttosubventionsækvivalent) er lavere end både den ulempe, der er beregnet ved cost-benefit-analysen/»top up«-reguleringen (10,44 %), og det regionale støtteloft (10 % nettosubventionsækvivalent). Den regionalstøtte, som Det Forenede Kongerige planlægger at yde PCA UK, opfylder derfor kriterierne for at være forenelig med fællesmarkedet ifølge traktatens artikel 87, stk. 3, litra c) —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

Den statsstøtte, som Det Forenede Kongerige planlægger at yde Peugeot Citroën Automobiles UK Ltd i Ryton, beløbende sig til nominelt 19,1 mio. GBP bruttosubventionsækvivalent med en nutidsværdi på 14,411 mio. GBP bruttosubventionsækvivalent (referenceår 2002, diskonteringssats 6,01 %) til en støtteberettiget investering på nominelt 187,76 mio. GBP (146,837 mio. GBP i nutidsværdi), er forenelig med fællesmarkedet ifølge traktatens artikel 87, stk. 3, litra c).

Artikel 2

Denne beslutning er rettet til Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland.

Udfærdiget i Bruxelles, den 22. september 2004.

På Kommissionens vegne

Mario MONTI

Medlem af Kommissionen