KOMMISSION

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 22. September 2004

über die Staatliche Beihilfe des Vereinigten Königreichs an Peugeot Citroën Automobiles UK Ltd

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2004) 3349)

(Nur der englische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2005/301/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 88 Absatz 2,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a,

nach Aufforderung an alle Interessierten, ihre Bemerkungen gemäß den genannten Artikeln [1] abzugeben,

in Erwägung nachstehender Gründe:

I. VERFAHREN

(1) Mit Schreiben vom 16. Dezember 2002 meldeten die britischen Behörden der Kommission ein Regionalbeihilfevorhaben zugunsten des Unternehmens Peugeot Citroën Automobiles UK Ltd (nachstehend „PCA UK") an. Am 7. Februar 2003 forderte die Kommission weitere Informationen an, die von den britischen Behörden mit Schreiben vom 7. März 2003 übermittelt wurden.

(2) Mit Schreiben vom 30. April 2003 teilte die Kommission dem Vereinigten Königreich mit, dass sie beschlossen hat, ein Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag einzuleiten, da Zweifel an der Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt bestünden.

(3) Der Beschluss der Kommission über die Einleitung des Verfahrens wurde im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht [2]. Die Kommission hat die Interessierten zur Abgabe von Bemerkungen aufgefordert. Bei der Kommission sind keine Bemerkungen von Interessierten eingegangen.

(4) Nachdem sie am 25. Juli 2003 eine Verlängerung der Frist für die Vorlage einer Stellungnahme erbeten hatten, legten die britischen Behörden am 5. September 2003 ihre Stellungnahme zur Einleitung des Verfahrens vor. Am 17. Oktober 2003 fand in Brüssel eine Zusammenkunft zwischen der Kommission, den britischen Behörden und dem Begünstigten statt, woraufhin die Kommission am 20. Oktober 2003 erneut Auskünfte von den britischen Behörden erbat. Die Auskünfte wurden am 19. Februar und 4. Mai 2004 erteilt.

II. DIE MASSNAHME UND DER BEGÜNSTIGTE

(5) Die geplante Beihilfe soll PCA UK, einem Tochterunternehmen des französischen Konzerns PSA Peugeot Citroën (nachstehend „PSA"), gewährt werden. PSA entwirft, baut und verkauft Kraftfahrzeuge. Im Jahre 2003 verkaufte PSA weltweit 3 286 100 Kraftfahrzeuge und erzielte einen Umsatz von 54,238 Mrd. EUR sowie ein Betriebsergebnis von 2,195 Mrd. EUR.

Das Vorhaben

(6) Das angemeldete Vorhaben betrifft die Investitionen für die Herstellung des Nachfolgemodells des derzeitigen Peugeot 206 und seiner Modellvarianten.

(7) Gegenwärtig hat das Werk Ryton eine Kapazität von 183 500 Kraftfahrzeugen/Jahr. Mit der Einführung eines neuen Modells, das eine neue Plattform verwenden wird, wird das Modell 206 ab 2008 auslaufen. Die Kapazität des Werks wird mit 183 500 Fahrzeugen/Jahr voraussichtlich konstant bleiben.

[1] ABl. C 147 vom 24.6.2003, S. 2.
[2] Siehe Fußnote 1.

(8) Das angemeldete Vorhaben soll im Jahr 2005 aufgenommen werden und 2010 abgeschlossen sein. Nach Angaben der britischen Behörden ist die Einrichtung neuer (Lackiererei, Oberflächenbehandlung) oder die Umgestaltung bestehender (Umbau der Karosseriefertigung für die neue Plattform, Endmontage) Fertigungsstraßen für die Herstellung des neuen Modells vorgesehen. Die Infrastrukturarbeiten zielen auf verbesserte Umwelt-, Arbeits- und Sicherheitsbedingungen ab und schließen einen neuen Parkplatz für die fertigen Fahrzeuge ein. Laut britischen Behörden werden sich die Investitionen nominal auf 187,76 Mio. GBP belaufen.

(9) Nach Angaben der britischen Behörden sei das Vorhaben standortungebunden; PSA ziehe den Alternativstandort Trnava in der Slowakei für das Vorhaben in Erwägung. PSA habe im Januar 2003 erklärt, dass Trnava als Standort für eine Neuinvestition ausgewählt wurde. Das neue Werk soll die Produktion im Jahre 2008 aufnehmen und 300 000 Kleinwagen/Jahr des gleichen Typs wie das neue Modell, das den Peugeot 206 ersetzen wird, herstellen. Nach Angaben der britischen Behörden prüfe PSA, die geplante Kapazität in Trnava auszuweiten und die Produktion in Ryton auslaufen zu lassen.

Rechtsgrundlage, Investition und Beihilfebeträge

(10) Das Vorhaben soll im bestehenden PSA-Werk in Ryton in der Region West Midlands durchgeführt werden. Ryton-on-Dunsmore ist ein Fördergebiet gemäß Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c, für das im Zeitraum 2000 bis 2006 eine Regionalbeihilfeobergrenze von 10 % NSÄ gilt.

(11) Die angemeldete Beihilfe wird auf der Grundlage der genehmigten Regelung „Regional Selective Assistance scheme“ [3] gemäß Abschnitt 7 des „Industrial Development Act 1982“ gewährt.

(12) Die Beihilfe soll in Form eines Direktzuschusses und über den Zeitraum 2005 bis 2010 ausgezahlt werden. Sie beläuft sich auf nominal 19,100 Mio. GBP Bruttosubventionsäquivalent mit einem aktualisierten Wert von 14,411 Mio. GBP Bruttosubventionsäquivalent (Basisjahr 2002, Abzinsungssatz 6,01 %). Die beihilfefähigen Investitionskosten belaufen sich auf 187,760 Mio. GBP nominal und aktualisiert auf 146,837 Mio. GBP. Die von den britischen Behörden angemeldete Beihilfeintensität beträgt folglich 9,81 % Bruttosubventionsäquivalent.

(13) Eine andere Gemeinschaftsbeihilfe oder -finanzierung wurde für das Vorhaben nicht gewährt.

III. GRÜNDE FÜR DIE EINLEITUNG DES VERFAHRENS

(14) In ihrem Beschluss vom 30. April 2003 zur Einleitung des Verfahrens gemäß Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag [4] hat die Kommission Zweifel an der Notwendigkeit und Angemessenheit der geplanten Beihilfe geäußert. Um diese Zweifel auszuräumen, hat sie von den britischen Behörden zusätzliche Klarstellungen und Unterlagen erbeten.

(15) Hinsichtlich der Notwendigkeit der Beihilfe bezweifelte die Kommission, dass Trnava für das fragliche Vorhaben als wirtschaftlich sinnvolle Alternative in Erwägung gezogen wurde. Sie erbat zusätzliche Nachweise, wie z. B. einen Standortvergleich, aus dem hervorgeht, dass das Vorhaben im Sinne des Gemeinschaftsrahmens für die Kfz-Industrie tatsächlich standortungebunden ist.

(16) Hinsichtlich der Angemessenheit der Beihilfe bezweifelte die Kommission:

— die Genauigkeit der Berechnung der beihilfefähigen Kosten;

— die Einbeziehung von Investitionen in die technische Verkaufsausstattung in die beihilfefähigen Kosten;

— die Rechtfertigung für die höheren Investitionskosten für Grundstücke, Gebäude, Maschinen und Anlagen in Ryton im Vergleich zu Trnava;

— die Rechtfertigung für die niedrigeren Betriebskosten für Komponenten und Werkstoffe in Trnava;

— die Genauigkeit der Berechnung der Entlassungskosten in Ryton.

(17) Schließlich äußerte die Kommission Zweifel an der Berechnung der Kapazitätsänderungen, die vom Vereinigten Königreich in die Ermittlung des „Aufschlags“ einbezogen wurden.

IV. STELLUNGNAHME DES VEREINIGTEN KÖNIGREICHS

(18) Die britischen Behörden haben am 5. September 2003 Stellungnahmen zur Einleitung des Verfahrens abgegeben, und am 19. Februar und 4. Mai 2004 zusätzliche Auskünfte erteilt.

(19) Zur Frage der Notwendigkeit bekräftigten die britischen Behörden, dass das Vorhaben standortungebunden sei. Zu diesem Zweck legten sie Unterlagen vor, aus denen hervorgehe, dass Trnava eine technisch sinnvolle Alternative zu Ryton sei.

(20) Die britischen Behörden legten außerdem zusätzliche Informationen zum Gegenstand der von der Kommission bei der Einleitung des Verfahrens geäußerten Zweifel an der Angemessenheit der Beihilfe vor.

[3] Beschluss der Kommission vom 25. April 2001, im Fall N 731/00 keine Einwände zu erheben (ABl. C 211 vom 28.7.2001, S. 48).
[4] Siehe Fußnote 1.

(21) Mit Schreiben vom 5. September 2003 legten die britischen Behörden eine neue Kosten/Nutzen-Analyse vor, die sich von der ursprünglichen in vielen wichtigen Aspekten unterschied, einschließlich höherer Investitionskosten in Trnava für Ausrüstungen und Anlagen, aber niedrigerer Arbeitskosten in Ryton und niedrigerer Betriebskosten in Trnava für Energie und Wasser sowie für Eingangs- und Ausgangstransportkosten. Einige der Änderungen betrafen Faktoren, zu denen die Kommission bei der Einleitung des Verfahrens keine Zweifel geäußert hatte.

(22) Mit Schreiben vom 19. Februar 2004 haben die britischen Behörden eine neue Fassung der Kosten/Nutzen-Analyse vorgelegt, die mit einigen Ausnahmen (beispielsweise wurden für die Lohnkosten in Ryton und die Ausgangstransportkosten in Trnava wieder die ursprünglich angemeldeten Daten eingesetzt) im Wesentlichen der von September 2003 entsprach. Die britischen Behörden stellten die Punkte klar, zu denen die Kommission bei der Einleitung des Verfahrens Zweifel geäußert hatte, sowie Bestandteile, die nach der Einleitung des Verfahrens geändert wurden. Mit Schreiben vom 4. Mai 2004 teilten die britischen Behörden der Kommission mit, dass das Vorhaben nicht vor Ende 2004 oder Anfang 2005 beginnen könne. Die Kosten/Nutzen-Analyse von Februar 2004 wurde entsprechend geändert mit 2005 als erstem Investitionsjahr.

(23) Die Grundstückkosten in Trnava sollten laut britischen Behörden nicht berücksichtigt werden, da das Vorhaben auf dem vorhandenen Standort durchgeführt werden könne. Für das Vorhaben werden 30 Hektar Land benötigt, deren Kosten sich auf aktualisierte 0,512 Mio. GBP beliefen.

(24) Hinsichtlich der Investitionskosten für Gebäude, Ausrüstungen und Anlagen haben die britischen Behörden die Kosten/Nutzen-Analyse vom Februar 2004 angepasst, um den Bemerkungen der Kommission Rechnung zu tragen. Während die ursprünglich angemeldete Kosten/Nutzen-Analyse nur die in Trnava unbedingt erforderlichen Kosten für die Durchführung des Vorhabens einbezog, trägt die geänderte Fassung auch dem Anteil an den Fix- und Gemeinkosten Rechnung, die dem Vorhaben zugerechnet werden können. Dadurch wird die Alternative Trnava teurer als der Umbau des Werks Ryton.

(25) Die Investitionskosten für die technische Verkaufsausstattung seien laut britischen Behörden weder als beihilfefähige Kosten angesehen noch in der Kosten/Nutzen-Analyse vom Februar 2004 berücksichtigt worden, da sie in beiden Fällen erforderlich wären und daher keinen Einfluss auf den Nachteil von Ryton haben.

(26) Hinsichtlich der Betriebskosten für Bauteile und Werkstoffe haben die britischen Behörden Kopien eines internen Planungsdokuments von PSA vom Mai 2003 vorgelegt, aus dem die Kostenunterschiede bei den Komponenten zwischen verschiedenen Produktionsstandorten der Gruppe hervorgehen. Der Kostenunterschied zwischen Ryton und Trnava ergibt sich hauptsächlich aus den deutlich niedrigeren Stundenlohnkosten in Trnava, die sich in geringeren Kosten für die vor Ort bezogenen großen Bauteile wie Stoßstangen, Instrumententafeln, Sitze, Türverkleidungen und Armaturenbretter niederschlagen.

(27) Die britischen Behörden haben auch Unterlagen vorgelegt, die eine Minderung der in Trnava vorgesehenen Betriebskosten für Energie, Wasser und den Eingangstransport belegen. Hinsichtlich der Eingangstransportkosten haben die britischen Behörden eine Kopie der aktualisierten Fassung des internen Planungsdokuments für den Standort Trnava vom November 2003 vorgelegt, in dem die ursprünglichen Kosten niedriger angesetzt werden, um dem voraussichtlich höheren Anteil der vor Ort bezogenen Bauteile Rechnung zu tragen.

(28) Zu den Entlassungskosten haben die britischen Behörden klargestellt, dass diese in der Kosten/Nutzen-Analyse vom Februar 2004, ebenso wie die Kosten der Schließung des Werks Ryton als zusätzliche Kosten für die Trnava-Lösung berücksichtigt wurden. Die britischen Behörden legten auch nähere Angaben zur Berechnung dieser Kosten vor, worin jedoch keine Instandhaltungskosten in Ryton einbezogen waren, da solche Investitionen in beiden Szenarien anfallen würden.

(29) Hinsichtlich der Aufstockung bekräftigten die britischen Behörden schließlich, dass ein Faktor +2 % auf den regionalen Standortnachteil angewandt werden sollte, der sich aus der Kosten/Nutzen-Analyse vom Februar 2004 ergebe, weil das geförderte Vorhaben zu keiner Produktionssteigerung führe.

V. **WÜRDIGUNG DER MASSNAHME**

(30) Die vom Vereinigten Königreich angemeldete Maßnahme zugunsten von PCA UK ist eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag. Sie wird durch den Staat oder aus staatlichen Mitteln finanziert. Da sie überdies einen erheblichen Anteil an der Finanzierung des Vorhabens ausmacht, ist die Beihilfe geeignet, den Wettbewerb in der Gemeinschaft zu verfälschen, weil PCA UK ein Vorteil gegenüber den Wettbewerbern gewährt wird, die keine Beihilfe erhalten. Schließlich zeichnet sich der Kfz-Markt, auf dem PSA ein bedeutender Akteur ist, durch umfangreichen Handel zwischen Mitgliedstaaten aus.

(31) In Artikel 87 Absatz 2 EG-Vertrag werden bestimmte Arten von Beihilfen genannt, die mit dem EG-Vertrag zu vereinbaren sind. In Anbetracht von Art und Ziel der Beihilfe und des Standorts des Unternehmens sind Buchstabe a, b und c des genannten Artikels auf die fragliche Maßnahme nicht anwendbar. In Artikel 87 Absatz 3 EGV werden weitere Arten von Beihilfen aufgeführt, die als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden können. Die Kommission stellt fest, dass der Standort Ryton-on-Dunsmore in einem Gebiet liegt, das gemäß Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c EGV für Regionalbeihilfen einer Obergrenze von 10 % Nettosubventionsäquivalent in Frage kommt.

(32) Die Beihilfe ist für den Kfz-Hersteller PCA UK bestimmt. Das Unternehmen ist folglich Teil der Kfz-Industrie im Sinne des Gemeinschaftsrahmens für staatliche Beihilfen in der Kfz-Industrie [5] (nachstehend der „Gemeinschaftsrahmen").

(33) Gemäß Ziffer 2.2 Buchstabe a des Gemeinschaftsrahmens müssen alle Beihilfen für ein Einzelprojekt im Rahmen genehmigter Beihilferegelungen zugunsten eines in der Kfz-Industrie tätigen Unternehmens nach Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag vor ihrer Gewährung angemeldet werden, wenn mindestens eine der nachstehenden Schwellen überschritten wird: i Gesamtkosten des Vorhabens ab 50 Mio. EUR und ii Bruttogesamtbetrag aller Beihilfen, die aus staatlichen Mitteln oder im Rahmen der Finanzierungsinstrumente der Gemeinschaft bereitgestellt werden, ab 5 Mio. EUR. Sowohl die Gesamtkosten des Vorhabens als auch der Beihilfebetrag überschreiten im vorliegenden Fall die Notifizierungsschwellen. Mit der Anmeldung dieser Regionalbeihilfe für PCA UK sind die britischen Behörden daher den Vorschriften gemäß Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag nachgekommen.

(34) Nach dem Gemeinschaftsrahmen hat die Kommission zu gewährleisten, dass die Beihilfe für die Durchführung des Vorhabens notwendig ist und in einem angemessenen Verhältnis zum Ausmaß der zu lösenden Probleme steht. Beide Kriterien — Notwendigkeit und Angemessenheit — müssen erfüllt sein, damit staatliche Beihilfen in der Kfz-Industrie genehmigt werden können.

(35) Nach Ziffer 3.2 Buchstabe a des Gemeinschaftsrahmens muss der Beihilfeempfänger zur Notwendigkeit einer Regionalbeihilfe eindeutig nachweisen, dass es für das Vorhaben einen wirtschaftlich sinnvollen Alternativstandort gibt. Wenn kein anderer neuer oder bereits vorhandener Standort innerhalb der Gruppe für die Investition in Betracht käme, wäre das Unternehmen gezwungen, sein Vorhaben im einzig möglichen Werk auch ohne Beihilfe durchzuführen. Regionalbeihilfen können daher nur für Vorhaben genehmigt werden, die standortungebunden sind.

(36) Die Kommission ist nach Auswertung der von den britischen Behörden vorgelegten Unterlagen und Informationen zu dem Schluss gekommen, dass die Auslegung des Werks Trnava, die Unterlagen zur Standortwahl und die technischen Daten zeigen, dass das Vorhaben an diesem Standort durchgeführt werden kann. In dem Werk Trnava ist ab 2006 eine Produktion von 55 Fahrzeugen/Stunde vorgesehen. Durch die Hinzufügung einer neuen Fertigungsstraße für 32 Fahrzeuge/Stunde könnten dort jedoch bis zu 87 Fahrzeuge/Stunde gefertigt werden. Innerhalb des Werksgeländes ist genug Fläche für eine Erweiterung vorhanden, und alle Infrastrukturanlagen sind bereits für das höhere Produktionsvolumen ausgelegt.

(37) Nach Presseberichten wird das Werk Trnava von der PSA-Gruppe weiterhin als mögliche Alternative zu Ryton für das Vorhaben angesehen.

(38) Auf der Grundlage der Angaben in den Ziffern 36 und 37 kommt die Kommission zu dem Schluss, dass Trnava für das Vorhaben eine wirtschaftliche Alternative zu Ryton darstellt.

(39) Ferner ist festzustellen, dass das Vorhaben den vollständigen Abbau der alten Fertigungsstraßen und den Einbau völlig neuer Maschinen und Ausrüstungen in einer Produktionsstruktur vorsieht, die sich deutlich von der bestehenden unterscheidet. Bei dem Vorhaben handelt es sich folglich um eine Umstellung im Sinne des Gemeinschaftsrahmens.

(40) Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass das Vorhaben standortungebunden ist und somit für Regionalbeihilfen in Betracht kommt, da die Beihilfe erforderlich ist, um die Investition in das Fördergebiet zu bringen.

(41) Gemäß Ziffer 3.2. Buchstabe b des Gemeinschaftsrahmens werden die förderfähigen Kosten anhand der in dem Fördergebiet geltenden Beihilferegelung festgelegt. Nach Auswertung der zusätzlichen Informationen der britischen Behörden zur Berechnung der förderfähigen Kosten und zu den Investitionen in die technische Verkaufsausstattung hat die Kommission festgestellt, dass Kosten in Höhe von aktualisierten 146,837 Mio. GBP als förderfähig angesehen werden können.

(42) Nach Ziffer 3.2 Buchstabe c des Gemeinschaftsrahmens muss die Kommission sicherstellen, dass die Beihilfe zu den zu lösenden regionalen Problemen in einem angemessenen Verhältnis steht. Hierfür wird eine Kosten/Nutzen-Analyse vorgenommen.

[5] ABl. C 279 vom 15.9.1997, S. 1. Der Gemeinschaftsrahmen ist am 31. Dezember 2002 ausgelaufen, gilt aber noch für staatliche Beihilfen, die vor diesem Termin bei der Kommission angemeldet wurden. Siehe Mitteilung der Kommission an die Mitgliedstaaten (ABl. C 258 vom 9.9.2000, S. 6).

(43) Mit der Kosten/Nutzen-Analyse werden für die standortungebundenen Projektteile die Kosten, die der Kapitalgeber übernehmen muss, um sein Investitionsprojekt in dem betreffenden Gebiet durchzuführen, den Aufwendungen gegenübergestellt, die er für ein gleiches Investitionsprojekt an einem Alternativstandort aufzubringen hätte. Damit können die besonderen Nachteile des betreffenden Fördergebiets ermittelt werden. Die Kommission genehmigt Regionalbeihilfen gemäß dem Umfang der regionalen Nachteile.

(44) Gemäß Ziffer 3.2 Buchstabe c des Gemeinschaftsrahmens wurden die betrieblichen Nachteile von Ryton im Vergleich zu Trnava in der Kosten/Nutzen-Analyse über drei Jahre ausgewertet, da es sich bei dem Vorhaben nicht um eine Neuansiedlung handelt. In der endgültigen Fassung der von den britischen Behörden vorgelegten Kosten/Nutzen-Analyse wird der Zeitraum 2008—2010 zugrunde gelegt, d. h. drei Jahre nach der Aufnahme der Produktion gemäß Ziffer 3.3 von Anhang I zum Gemeinschaftsrahmen. Ausgehend von 2002 als Referenzjahr gelangt die angemeldete Kosten/Nutzen-Analyse zu Nettomehrkosten von 18,772 Mio. GBP für den Standort Ryton. Der sich daraus ergebende „regionale Nachteil" ([6]) des Vorhabens beläuft sich auf 12,78 %.

(45) Die Kommission hat die von den britischen Behörden nach dem Beschluss zur Einleitung des Verfahrens gemäß Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag vorgelegten zusätzlichen Informationen und Unterlagen ausgewertet. Hinsichtlich der Grundstückskosten weist die Kommission das britische Argument zurück, dass diese Kosten in der Kosten/Nutzen-Analyse nicht berücksichtigt werden sollten, da das Vorhaben auf dem vorhandenen Gelände am Standort Trnava durchgeführt werden könne. Das fragliche Land wurde vor kurzem von PSA erworben, um das Vorhaben durchzuführen, falls die endgültige Wahl auf Trnava anstelle von Ryton fallen sollte. Es muss daher in die Kosten der Trnava-Lösung einbezogen werden, die sich folglich um 0,512 Mio. GBP erhöhen.

(46) Hinsichtlich der Investitionskosten für Gebäude, Maschinen, Ausrüstungen und die technische Verkaufsausstattung kann die Kommission die Daten in der Kosten/Nutzen-Analyse vom Februar 2004 akzeptieren, wonach die Umrüstung von Ryton eine um aktualisierte 4,522 Mio. GBP niedrigere Investition als die Erweiterung von Trnava erfordern würde.

([6]) $\frac{\text{Nettokostennachteil}}{\text{Förderfähige Investition}} = \frac{18,772}{146,837} = 12,78\ \%$ (siehe Ziffer 11).

(47) Bezüglich der Betriebskosten für Komponenten und Werkstoffe zeigen interne Dokumente, die nach der Einleitung des Verfahrens vorgelegt wurden, dass das Werk Ryton einen Kostennachteil beim Bezug von Komponenten hat, die vor Ort bezogen werden und deren Lohnkosten ins Gewicht fallen. Für Teile wie z. B. Motoren und Getriebe, die weltweit von demselben Zulieferer bezogen werden, wurden in der Kosten/Nutzen-Analyse hingegen keine Kostenunterschiede ermittelt. Nach einer Prüfung der neuen Angaben kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Daten der Kosten/Nutzen-Analyse für diesen Faktor akzeptiert werden können.

(48) Ebenso wurde mit den neuen Informationen hinreichend nachgewiesen, dass die Aktualisierungen der Kosten/Nutzen-Analyse vom Februar 2004 hinsichtlich Energie und Wasser, Eingangstransportkosten und Entlassungskosten auf Belege gestützt sind und akzeptable Schätzungen der Entwicklung dieser Kosten in dem von der Kosten/Nutzen-Analyse erfassten Zeitraum wiedergeben.

(49) Die sich aus der Bewertung der Kommission ergebende Kosten/Nutzen-Analyse, weicht nur geringfügig von der ab, die von den britischen Behörden nach der Einleitung des Verfahrens vorgelegt wurde, während die Unterschiede zu der ursprünglich vorgelegten Analyse größer sind. Nach Einschätzung der Kommission entsteht aus der Kosten/Nutzen-Analyse ein Netto-Kostennachteil für Ryton von 18,260 Mio. GBP in Werten von 2002 ([7]) (gegenüber 18,772 Mio. GBP nach britischen Angaben). Daraus ergibt sich ein regionaler Kostennachteil für das Vorhaben von 12,44 % ([8]) (gegenüber 12,78 % nach den Angaben der britischen Behörden).

(50) Schließlich hat die Kommission bei ihrer Prüfung die Frage einer Aufstockung berücksichtigt, um einer Erweiterung oder einem Abbau der Kapazität durch PSA während des Investitionszeitraums Rechnung zu tragen. Einer Erhöhung des regionalen Kostennachteils, der sich aus der Kosten/Nutzen-Analyse ergibt, kann zugestimmt werden, wenn der Beihilfeempfänger die Kapazitätsprobleme der Kfz-Industrie nicht verschärft. Demgegenüber verringert sich die Kennziffer für den regionalen Kostennachteil, falls der Beihilfeempfänger das Problem der überschüssigen Kapazitäten der Kfz-Industrie potenziell verschärft.

([7]) Ursprünglich von den britischen Behörden angegebener Kostennachteil (18,772 Mio. GBP) — Grundstückkosten in Trnava (0,512 Mio. GBP) (siehe Ziffer 44) = 18,260 Mio. GBP.

([8]) $\frac{\text{Neuer Nettokostennachteil}}{\text{Förderfähige Investition}} = \frac{18,26 \text{ Mio. GBP}}{146,837 \text{ Mio. GBP}} = 12,44\ \%$.

(51) Die Kommission weist das Argument der britischen Behörden zurück, wonach für die Berechnung der Kapazitätsänderung nur die Zahlen des Vorhabens und nicht die europäische Produktionskapazität von PSA zugrunde gelegt werden sollte. Nach dem Gemeinschaftsrahmen werden in der Kosten/Nutzen-Analyse identische Vorhaben, d. h. Vorhaben zur Herstellung der gleichen Zahl von Fahrzeugen, miteinander verglichen. Es ist daher richtig, aber unerheblich, dass das Vorhaben die Gesamtproduktionskapazität von PSA nicht beeinflussen wird. Wie jedoch aus Ziffer 3.2 Buchstabe d des Gemeinschaftsrahmens eindeutig hervorgeht, besteht das Ziel der Aufschlagprüfung darin, anhand der Veränderungen bei der Produktionskapazität des betreffenden Konzerns die Auswirkungen des Investitionsprojekts auf den Wettbewerb zu erfassen. Zu diesem Zweck hat die Kommission die gesamte europäische Produktionskapazität von PSA vor und nach Durchführung des Vorhabens geprüft. Wie aus den Unterlagen hervorgeht, erhöht sich die Kapazität von PSA durch die neuen Fertigungsanlagen in Kolin (200 000 Fahrzeuge/Jahr für PSA) und in Trnava (300 000 Einheiten) erheblich, während ein entsprechender Kapazitätsabbau in anderen europäischen Werken nicht vorgesehen ist. Folglich geht der regionale Nachteil um 2 % zurück (hohe Auswirkungen auf den Wettbewerb für ein Investitionsvorhaben in einem Fördergebiet gemäß Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c, so dass sich ein endgültiger Koeffizient von 10,44 % ergibt).

VI. **SCHLUSSFOLGERUNG**

(52) Die Beihilfeintensität des Vorhabens von 9,81 % Bruttosubventionsäquivalent ist niedriger als der Nachteil von 10,44 %, wie er sich aus der Kosten-Nutzen/Aufstockungsanalyse ergibt und liegt unterhalb der Beihilfeobergrenze von 10 % Nettosubventionsäquivalent. Die Regionalbeihilfe zugunsten von PCA UK erfüllt daher die Kriterien, um gemäß Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen zu werden —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Beihilfe des Vereinigten Königreichs in Höhe von nominal 19,1 Mio. GBP Bruttosubventionsäquivalent und einem aktualisierten Wert von 14,411 Mio. GBP Bruttosubventionsäquivalent (Basisjahr 2002, Abzinsungssatz 6,01 %) für beihilfefähige Investitionen von 187,760 Mio. GBP (146,837 Mio. GBP in aktualisierten Zahlen) zugunsten von Peugeot Citroën Automobiles UK Ltd in Ryton ist gemäß Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar.

Artikel 2

Diese Entscheidung ist an das Vereinigte Königreich von Großbritannien und Nordirland gerichtet.

Brüssel, den 22. September 2004

Für die Kommission

Mario MONTI

Mitglied der Kommission