ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 22ας Σεπτεμβρίου 2004

για την κρατική ενίσχυση που προτίθεται να χορηγήσει το Ηνωμένο Βασίλειο στην Peugeot Citroën Automobiles UK Ltd

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(2004) 3349]

(Το κείμενο στην αγγλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2005/301/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 88 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

τη συνθήκη για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Αφού κάλεσε τους ενδιαφερόμενους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τα προαναφερθέντα άρθρα [1],

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

I. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

(1) Με επιστολή της 16ης Δεκεμβρίου 2002, το Ηνωμένο Βασίλειο κοινοποίησε στην Επιτροπή ένα σχέδιο χορήγησης ενίσχυσης περιφερειακού χαρακτήρα στην Peugeot Citroën Automobiles UK Ltd (εφεξής «PCA UK»). Η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες στις 7 Φεβρουαρίου 2003, οι οποίες χορηγήθηκαν από το Ηνωμένο Βασίλειο με επιστολή της 7ης Μαρτίου 2003.

(2) Με επιστολή της 30ής Απριλίου 2003 η Επιτροπή κοινοποίησε στο Ηνωμένο Βασίλειο την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ λόγω του ότι ανέκυψαν αμφιβολίες όσον αφορά το συμβιβάσιμο της ενίσχυσης με την κοινή αγορά.

(3) Η απόφαση της Επιτροπής να κινήσει τη διαδικασία δημοσιεύτηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* [2]. Η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους. Η Επιτροπή δεν έλαβε παρατηρήσεις από τα ενδιαφερόμενα μέρη.

(4) Το Ηνωμένο Βασίλειο ζήτησε παράταση για την υποβολή των παρατηρήσεών του στις 25 Ιουλίου 2003 και ακολούθως υπέβαλε τις παρατηρήσεις του για την κίνηση της διαδικασίας στις 5 Σεπτεμβρίου 2003. Στις 17 Οκτωβρίου 2003 έλαβε χώρα στις Βρυξέλλες συνεδρίαση μεταξύ της Επιτροπής, του Ηνωμένου Βασιλείου και του δικαιούχου, μετά από την οποία η Επιτροπή απηύθυνε νέο αίτημα για πληροφορίες στο Ηνωμένο Βασίλειο στις 20 Οκτωβρίου 2003. Αυτές οι πληροφορίες χορηγήθηκαν από το Ηνωμένο Βασίλειο στις 19 Φεβρουαρίου και 4 Μαΐου 2004.

II. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΥ

(5) Η προτεινόμενη ενίσχυση πρόκειται να χορηγηθεί στην PCA UK, θυγατρική του γαλλικού ομίλου PSA Peugeot Citroën (εφεξής «PSA»). Η PSA σχεδιάζει, παράγει και πωλεί αυτοκίνητα οχήματα. Το 2003, η PSA πώλησε 3 286 100 οχήματα παγκοσμίως, με αντίστοιχο κύκλο εργασιών 54,238 δισεκατ. ευρώ και αποτέλεσμα (κέρδος) εκμετάλλευσης 2,195 δισεκατ. ευρώ.

Το σχέδιο

(6) Το κοινοποιηθέν σχέδιο αφορά τις επενδύσεις που είναι αναγκαίες για την παραγωγή ενός νέου μοντέλου το οποίο θα αντικαταστήσει το τρέχον Peugeot 206 και τις διάφορες εκδόσεις του.

(7) Το τρέχον δυναμικό παραγωγής του εργοστασίου στο Ryton ανέρχεται σε 183 500 οχήματα ετησίως. Το τρέχον μοντέλο 206 θα καταργηθεί από το 2008 με την εισαγωγή ενός νέου μοντέλου το οποίο θα χρησιμοποιεί ένα νέο αμάξωμα. Η παραγωγική ικανότητα του εργοστασίου προβλέπεται να παραμείνει σταθερή σε 183 500 οχήματα ετησίως.

[1] ΕΕ C 147 της 24.6.2003, σ. 2.
[2] Βλέπε υποσημείωση 1.

(8) Η προγραμματισμένη έναρξη του κοινοποιηθέντος σχεδίου προβλέπεται για το 2005 και η προγραμματισμένη ημερομηνία ολοκλήρωσης είναι το 2010. Σύμφωνα με το Ηνωμένο Βασίλειο, το σχέδιο περιλαμβάνει την εγκατάσταση νέων (βαφείο, επεξεργασία μετάλλων) ή τροποποιημένων (επανεξοπλισμός για την παραγωγή του διαφορετικού αμαξώματος, τελική συναρμολόγηση) γραμμών για την παραγωγή του νέου μοντέλου. Οι εργασίες υποδομής θα περιλαμβάνουν βελτιωμένες συνθήκες περιβάλλοντος, εργασίας και ασφαλείας και ένα νέο πάρκινγκ αυτοκινήτων για έτοιμα αυτοκίνητα. Σύμφωνα με το Ηνωμένο Βασίλειο το σύνολο της απαιτούμενης επένδυσης ανέρχεται σε 187,760 εκατ. λίρες στερλίνες (GBP) σε ονομαστικές αξίες.

(9) Σύμφωνα με το Ηνωμένο Βασίλειο, το σχέδιο είναι κινητό και η PSA εξετάζει ως εναλλακτική τοποθεσία για το σχέδιο την Trnava, στη Σλοβακία. Η PSA ανήγγειλε τον Ιανουάριο του 2003 ότι η Trnava επελέγη ως τοποθεσία για την νέα επένδυση, όπου το νέο εργοστάσιο θα αρχίσει παραγωγή το 2008 και θα παράγει 300 000 μικρά αυτοκίνητα ετησίως του ιδίου τύπου όπως το νέο μοντέλο που θα αντικαταστήσει το Peugeot 206. Σύμφωνα με το Ηνωμένο Βασίλειο, η PSA εξετάζει το ενδεχόμενο να αυξήσει την προβλεπόμενη παραγωγική δυναμικότητα στην Trnava, και να σταματήσει σταδιακά την παραγωγή στο Ryton.

Νομική βάση, επενδύσεις και ύψος των ενισχύσεων

(10) Το σχέδιο λαμβάνει χώρα στο υφιστάμενο εργοστάσιο της PSA στο Ryton, στην περιφέρεια West Midlands. Η Ryton-on-Dunsmore αποτελεί περιοχή που εμπίπτει στο άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) για την οποία το ανώτατο όριο που ισχύει στις περιφερειακές ενισχύσεις έχει οριστεί σε 10 % καθαρού ισοδύναμου επιχορήγησης (ΚΙΕ) για την περίοδο 2000-2006.

(11) Η κοινοποιηθείσα ενίσχυση θα χορηγηθεί στο πλαίσιο του εγκριθέντος καθεστώτος Regional Selective Assistance [3] και με νομική βάση στο τμήμα 7 του Industrial Development Act 1982.

(12) Η προτεινόμενη ενίσχυση λαμβάνει τη μορφή άμεσης επιχορήγησης, θα εξωφληθεί κατά την περίοδο 2005-2010 και ανέρχεται σε 19,100 εκατ. GBP καθαρού ισοδύναμου επιχορήγησης, με τρέχουσα αξία 14,411 εκατ. GBP καθαρού ισοδύναμου επιχορήγησης (έτος βάσης 2002, προεξοφλητικό επιτόκιο 6,01 %). Οι επιλέξιμες ενισχύσεις ανέρχονται σε 187,760 εκατ. GPB σε ονομαστικές αξίες και σε 147,837 εκατ. GPB σε τρέχουσες αξίες. Συνεπώς, η ένταση ενίσχυσης που κοινοποιήθηκε από το Ηνωμένο Βασίλειο ανέρχεται σε 9,81 % καθαρού ισοδύναμου επιχορήγησης.

(13) Δεν προβλέπεται καμία άλλη κοινοτική ενίσχυση ή χρηματοδότηση στο σχέδιο.

III. ΛΟΓΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ

(14) Στην απόφαση της 30ής Απριλίου 2003 για την κίνηση της διαδικασίας που προβλέπεται στο άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης [4], η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες όσον αφορά την αναγκαιότητα και την αναλογικότητα της προτεινόμενης ενίσχυσης. Για να διαλύσει αυτές τις αμφιβολίες η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικές διευκρινίσεις και έγγραφα.

(15) Όσον αφορά την αναγκαιότητα της ενίσχυσης, η Επιτροπή αμφέβαλε ως προς το κατά πόσο η Trnava είχε θεωρηθεί ως βιώσιμη εναλλακτική λύση του Ryton όσον αφορά το εν λόγω σχέδιο και ζήτησε συμπληρωματικές τεκμηριωμένες αποδείξεις, π.χ. τη χωροταξική μελέτη, που θα αποδεικνύουν ότι το σχέδιο είναι πραγματικά κινητό κατά την έννοια του πλαισίου για την αυτοκινητοβιομηχανία.

(16) Όσον αφορά την αναλογικότητα της ενίσχυσης η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με:

— τον ακριβή υπολογισμό των επιλέξιμων δαπανών,

— τη συμπερίληψη της επένδυσης σε εξοπλισμό για προμηθευτές στις επιλέξιμες δαπάνες,

— την αιτιολογία για υψηλότερες επενδυτικές δαπάνες για γήπεδα, κτίρια, μηχανήματα και εξοπλισμό στο Ryton σε σχέση με την Trnava,

— την αιτιολογία για χαμηλότερες επιχειρησιακές δαπάνες για εξαρτήματα και υλικά στην Trnava,

— τον ακριβή υπολογισμό για τις δαπάνες αποζημιώσεων λόγω απολύσεων στο Ryton.

(17) Τέλος, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με τον υπολογισμό των διακυμάνσεων της παραγωγικής ικανότητας που εισηγήθηκε το Ηνωμένο Βασίλειο στα πλαίσια του καθορισμού της προσαρμογής «top-up».

IV. ΣΧΟΛΙΑ ΤΟΥ ΗΝΩΜΕΝΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ

(18) Το Ηνωμένο Βασίλειο υπέβαλε τις παρατηρήσεις του για την κίνηση της διαδικασίας στις 5 Σεπτεμβρίου 2003 και συμπληρωματικές πληροφορίες στις 19 Φεβρουαρίου και στις 4 Μαΐου 2004.

(19) Όσον αφορά την αναγκαιότητα της ενίσχυσης, το Ηνωμένο Βασίλειο επαναβεβαίωσε ότι το σχέδιο είναι κινητό. Γι' αυτό το σκοπό, το Ηνωμένο Βασίλειο χορήγησε τεκμηριωμένες αποδείξεις που καταδεικνύουν ότι η Trnava αποτελεί τεχνικώς βιώσιμη εναλλακτική λύση του Ryton όσον αφορά αυτό το σχέδιο.

(20) Επίσης, το Ηνωμένο Βασίλειο χορήγησε συμπληρωματικές πληροφορίες όσον αφορά τις αμφιβολίες που εξέφρασε η Επιτροπή στην κίνηση της διαδικασίας σχετικά με την αναλογικότητα της ενίσχυσης.

[3] Απόφαση της Επιτροπής της 25ης Απριλίου 2001 να μην προβάλει αντιρρήσεις στην υπόθεση N 731/00 (ΕΕ C 211 της 28.7.2001, σ. 48).

[4] Βλέπε υποσημείωση 1.

(21) Με επιστολή της 5ης Σεπτεμβρίου 2003 το Ηνωμένο Βασίλειο υπέβαλε νέα ανάλυση κόστους/ωφέλειας, η οποία ήταν διαφορετική από την αρχικώς κοινοποιηθείσα σε πολλές σημαντικές πλευρές, συμπεριλαμβανομένων των υψηλότερων επενδυτικών δαπανών στην Trnava για μηχανές και εξοπλισμό, αλλά χαμηλότερες δαπάνες λειτουργίας για την εργατική δύναμη στο Ryton, και χαμηλότερες δαπάνες λειτουργίας στην Trnava για ενέργεια και νερό, καθώς και για τις προς και από αυτή μεταφορές. Ορισμένες από τις αλλαγές αφορούσαν σημεία για τα οποία η Επιτροπή δεν είχε εκφράσει αμφιβολίες κατά την κίνηση της διαδικασίας.

(22) Με επιστολή της 19ης Φεβρουαρίου 2004 το Ηνωμένο Βασίλειο υπέβαλε μια νέα εκδοχή της ανάλυσης κόστους/ωφέλειας, που ήταν ευρέως ευθυγραμμισμένη με εκείνη του Σεπτεμβρίου του 2003, με ορισμένες εξαιρέσεις (για παράδειγμα, τα στοιχεία για τις δαπάνες εργασίας στο Ryton και οι δαπάνες για μεταφορές από την Trnava άλλαξαν προς την κατεύθυνση των αρχικώς κοινοποιηθέντων). Το Ηνωμένο Βασίλειο διευκρίνισε τα σημεία για τα οποία η Επιτροπή είχε εκφράσει αμφιβολίες κατά την έναρξη της διαδικασίας και τα σημεία που είχαν τροποποιηθεί μετά την έναρξη της διαδικασίας. Με επιστολή της 4ης Μαΐου 2004 το Ηνωμένο Βασίλειο πληροφόρησε την Επιτροπή ότι ενδέχεται το σχέδιο να μην αρχίσει μέχρι το τέλος του 2004 ή την αρχή του 2005. Η ανάλυση κόστους/ωφέλειας του Φεβρουαρίου του 2004 προσαρμόστηκε αναλόγως, με πρώτο έτος της επένδυσης το 2005.

(23) Όσον αφορά το κόστος των γηπέδων στην Trnava, το Ηνωμένο Βασίλειο αξίωσε να μη συμπεριληφθεί κανένα κόστος, αφού το σχέδιο θα μπορούσε να περατωθεί εντός των υφισταμένων ορίων της τοποθεσίας. Ενδεικτικά, το σχέδιο θα μπορούσε να απαιτήσει 30 εκτάρια γης με κόστος 0,512 εκατ. GBP σε σημερινές αξίες.

(24) Όσον αφορά τις επενδυτικές δαπάνες για κτίρια, μηχανήματα και εξοπλισμό το Ηνωμένο Βασίλειο προσάρμοσε την ανάλυση κόστους/ωφέλειας του Φεβρουαρίου του 2004, ώστε να λάβει υπόψη τις παρατηρήσεις της Επιτροπής. Ενώ η αρχικώς κοινοποιηθείσα ανάλυση κόστους/ωφέλειας έλαβε υπόψη μόνον τις δαπάνες που ήταν αυστηρά απαραίτητες στην Trnava έτσι ώστε να δύναται να εξυπηρετήσει το σχέδιο, η τροποποιημένη εκδοχή λαμβάνει επίσης υπόψη τη συμμετοχή στις συνολικές σταθερές και κοινές δαπάνες που μπορούν να εγγραφούν στο σχέδιο. Ως αποτέλεσμα, η εναλλακτική λύση της Trnava προκύπτει περισσότερο δαπανηρή από την μετατροπή του εργοστασίου του Ryton.

(25) Όσον αφορά τις επενδυτικές δαπάνες για εξοπλισμό για τους προμηθευτές, το Ηνωμένο Βασίλειο επιβεβαίωσε ότι δεν είχαν θεωρηθεί ως επιλέξιμες και ότι δεν είχαν συμπεριληφθεί στην ανάλυση κόστους/ωφέλειας του Φεβρουαρίου του 2004, αφού θα είναι απαραίτητες και στις δύο υποθέσεις και συνεπώς δεν θα επηρέαζαν το μειονέκτημα του Ryton.

(26) Όσον αφορά τις λειτουργικές δαπάνες για εξαρτήματα και υλικά, το Ηνωμένο Βασίλειο χορήγησε αντίγραφα του εγγράφου εσωτερικού προγραμματισμού της PSA του Μαΐου του 2003, το οποίο αναφέρει ότι οι δαπάνες για τα εξαρτήματα διαφέρουν μεταξύ των διαφόρων εργοστασίων του ομίλου. Η κύρια διαφορά των δαπανών εξαρτημάτων μεταξύ Ryton και Trnava προκύπτει από τις σημαντικά χαμηλότερες ωριαίες απολαβές των εργαζομένων στη Trnava, που μεταφράζεται σε χαμηλότερες δαπάνες για τα μεγάλα εξαρτήματα που προέρχονται από την τοπική αγορά, όπως, για παράδειγμα, προφυλακτήρες αυτοκινήτων, πίνακες οργάνων χειρισμού, καθίσματα, εσωτερικές επενδύσεις θυρών.

(27) Επίσης, το Ηνωμένο Βασίλειο χορήγησε έγγραφα τα οποία επιβεβαιώνουν μια μείωση των λειτουργικών δαπανών για ενέργεια και νερό στην Trnava, καθώς και για τις μεταφορές προς αυτήν. Αναφορικά με τις δαπάνες μεταφορών προς το εργοστάσιο, το Ηνωμένο Βασίλειο χορήγησε αντίγραφο ενημερωμένου εγγράφου εσωτερικού προγραμματισμού για την τοποθεσία της Trnava, του Νοεμβρίου 2003, στο οποίο η αρχική πρόβλεψη του κόστους μειώνεται για να ληφθεί υπόψη ένα κατ' εκτίμηση υψηλότερο μερίδιο των εξαρτημάτων που προέρχονται από την τοπική αγορά.

(28) Όσον αφορά τις δαπάνες για αποζημιώσεις λόγω απολύσεων, το Ηνωμένο Βασίλειο διευκρίνισε ότι είχαν ληφθεί υπόψη, στην ανάλυση κόστους/ωφέλειας του Φεβρουαρίου 2004, ως συμπληρωματικές δαπάνες στην λύση Trnava παρομοίως με τις δαπάνες που αφορούν το κλείσιμο του εργοστασίου του Ryton. Επίσης, το Ηνωμένο Βασίλειο χορήγησε περισσότερες λεπτομέρειες σχετικά με τον υπολογισμό αυτών των δαπανών. Αντιθέτως, το Ηνωμένο Βασίλειο δεν συμπεριέλαβε στην ανάλυση κόστους/ωφέλειας καμία επένδυση για συντήρηση στο Ryton, αφού η επένδυση για γενική συντήρηση θα έπρεπε να πραγματοποιηθεί και στις δύο περιπτώσεις.

(29) Τέλος, όσον αφορά την προσαρμογή «top-up», το Ηνωμένο Βασίλειο επαναβεβαίωσε ότι ο συντελεστής + 2 % θα έπρεπε να εφαρμόζεται στο περιφερειακό μειονέκτημα που προκύπτει από την ανάλυση κόστους/ωφέλειας του Φεβρουαρίου 2004, λόγω του ό,τι δεν θα σημειωθεί καμία αύξηση στην παραγωγή ως αποτέλεσμα του ενισχυόμενου σχεδίου.

V. **ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ**

(30) Το μέτρο που κοινοποιήθηκε από το Ηνωμένο Βασίλειο υπέρ της PCA UK συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης. Το σχέδιο προβλέπεται να χρηματοδοτηθεί από το κράτος ή από κρατικούς πόρους. Επιπλέον, επειδή η ενίσχυση αποτελεί σημαντικό μέρος της χρηματοδότησης του σχεδίου, είναι πιθανόν να στρεβλώσει τον ανταγωνισμό στην Κοινότητα, παρέχοντας στην PCA UK ένα πλεονέκτημα έναντι των ανταγωνιστών της που δε λαμβάνουν ενίσχυση. Τέλος, υπάρχει εκτεταμένο εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών στην αγορά του αυτοκινήτου στην οποία η PSA είναι μια από τις σημαντικότερες επιχειρήσεις.

(31) Το άρθρο 87 παράγραφος 2 της συνθήκης απαριθμεί ορισμένες μορφές ενίσχυσης που είναι συμβατές με τη συνθήκη. Λόγω της φύσης και του σκοπού της ενίσχυσης, καθώς και της γεωγραφικής θέσης της επιχείρησης, τα στοιχεία α), β) και γ) αυτού του άρθρου δεν εφαρμόζονται στο παρόν σχέδιο. Το άρθρο 87 παράγραφος 3 της συνθήκης αναφέρει άλλες μορφές ενίσχυσης οι οποίες μπορούν να θεωρηθούν συμβατές με την κοινή αγορά. Η Επιτροπή σημειώνει ότι το σχέδιο τοποθετείται γεωγραφικά στην περιοχή του Ryton-on-Dunsmore, η οποία δικαιούται ενίσχυσης σύμφωνα με το άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης με περιφερειακό όριο ενίσχυσης 10 % ΚΙΕ.

(32) Η εν λόγω ενίσχυση προορίζεται για την PCA UK, η οποία κατασκευάζει και συναρμολογεί αυτοκίνητα οχήματα. Συνεπώς, η επιχείρηση αποτελεί μέρος της βιομηχανίας αυτοκινήτων κατά την έννοια του κοινοτικού πλαισίου για κρατικές ενισχύσεις στην αυτοκινητοβιομηχανία [5] (εφεξής «το πλαίσιο για την αυτοκινητοβιομηχανία»).

(33) Το πλαίσιο για την αυτοκινητοβιομηχανία διευκρινίζει στο σημείο 2.2 στοιχείο α) ότι κάθε ενίσχυση που οι δημόσιες αρχές σχεδιάζουν να χορηγήσουν σε ένα ατομικό σχέδιο δυνάμει εγκεκριμένων καθεστώτων ενισχύσεων για μια επιχείρηση που δραστηριοποιείται στην αυτοκινητοβιομηχανία πρέπει, σύμφωνα με το άρθρο 88 παράγραφος 3 της συνθήκης, να κοινοποιηθεί πριν χορηγηθεί εάν συμβαίνει ένα από τα ακόλουθα: i) η συνολική δαπάνη του σχεδίου ανέρχεται σε 50 εκατ. ευρώ, ii) η συνολική ακαθάριστη ενίσχυση για το σχέδιο, είτε αυτή είναι κρατική ενίσχυση ή ενίσχυση από τα κοινοτικά μέσα ανέρχεται σε 5 εκατ. ευρώ. Τόσο η συνολική δαπάνη του σχεδίου όσο και το ποσό της ενίσχυσης υπερβαίνουν τα όρια για υποχρέωση κοινοποίησης. Κατά συνέπεια, κοινοποιώντας την προτεινόμενη ενίσχυση περιφερειακού χαρακτήρα για την PCA UK, το Ηνωμένο Βασίλειο πληροί τους όρους του άρθρου 88 παράγραφος 3 της συνθήκης.

(34) Σύμφωνα με το πλαίσιο για την αυτοκινητοβιομηχανία, η Επιτροπή οφείλει να εξασφαλίσει ότι η χορηγηθείσα ενίσχυση είναι τόσο αναγκαία για την υλοποίηση του σχεδίου όσο και αναλογική με τη σοβαρότητα των προβλημάτων που σκοπεύει να επιλύσει. Και οι δύο απαιτήσεις, τόσο η αναγκαιότητα όσο και η αναλογικότητα, πρέπει να πληρούνται ώστε η Επιτροπή να εξουσιοδοτήσει κρατική ενίσχυση στην αυτοκινητοβιομηχανία.

(35) Σύμφωνα με το σημείο 3.2 στοιχείο α) του πλαισίου για την αυτοκινητοβιομηχανία, για να αποδειχθεί η αναγκαιότητα για ενίσχυση περιφερειακού χαρακτήρα, ο δικαιούχος ενίσχυσης πρέπει να αποδείξει σαφώς ότι διαθέτει μια οικονομικώς βιώσιμη εναλλακτική τοποθεσία για το σχέδιό του. Εάν δεν υπήρχαν άλλες βιομηχανικές τοποθεσίες, είτε νέες είτε υφιστάμενες, κατάλληλες να λάβουν την εν λόγω ενίσχυση στα πλαίσια του ομίλου, η επιχείρηση θα μπορούσε να υποχρεωθεί να εφαρμόσει το σχέδιο στο μοναδικό διαθέσιμο εργοστάσιο, ακόμη και απουσία ενίσχυσης. Συνεπώς, καμία ενίσχυση περιφερειακού χαρακτήρα δε μπορεί να εξουσιοδοτηθεί για σχέδιο που δεν είναι γεωγραφικά κινητό.

(36) Η Επιτροπή αξιολόγησε τα έγγραφα και τις πληροφορίες που χορήγησε το Ηνωμένο Βασίλειο και συμπέρανε ότι οι μελέτες κατασκευής του εργοστασίου στην Trnava και τα έγγραφα που αφορούν τη διαδικασία επιλογής της τοποθεσίας και τα τεχνικά χαρακτηριστικά καταδεικνύουν ότι το εργοστάσιο έχει τη δυνατότητα να φιλοξενήσει το υπό εξέταση σχέδιο. Πράγματι, η παραγωγή που προβλέπεται επί του παρόντος στο εργοστάσιο ανέρχεται σε 55 αυτοκίνητα/ώρα από το 2006 και έπειτα. Ωστόσο, το εργοστάσιο θα μπορούσε να παράγει μέχρι 87 αυτοκίνητα /ώρα μέσω της υλοποίησης μιας νέας γραμμής παραγωγής 32 αυτοκινήτων/ώρα. Στο πλαίσιο της σημερινής περιμέτρου του εργοστασίου υπάρχει αρκετή γη διαθέσιμη για μια επέκταση αυτού του είδους και όλες οι εγκαταστάσεις υποδομής είναι ήδη συμβατές με τις υψηλότερες ποσότητες παραγωγής.

(37) Συμπληρωματικά, η Επιτροπή σημειώνει ότι, σύμφωνα με αναφορές στον Τύπο, το εργοστάσιο στην Trnava συνεχίζει να θεωρείται από τον όμιλο PSA ως μια πιθανή εναλλακτική λύση του Ryton για το υπό εξέταση σχέδιο.

(38) Η Επιτροπή συμπεραίνει ότι, με βάση τις πληροφορίες που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 36 και 37, η Trnava αποτελεί πραγματικά μια βιώσιμη εναλλακτική λύση του Ryton για το υπό εξέταση σχέδιο.

(39) Η Επιτροπή εξακρίβωσε επίσης ότι το σχέδιο συνεπάγεται την πλήρη κατάργηση των παλαιών γραμμών παραγωγής και την εγκατάσταση εντελώς νέων μηχανημάτων και εξοπλισμού σε μια πλήρη δομή παραγωγής που είναι σαφώς διαφορετική από την προηγούμενη. Κατά συνέπεια, το σχέδιο χαρακτηρίζεται ως μετατροπή κατά την έννοια του πλαισίου για την αυτοκινητοβιομηχανία.

(40) Συνεπώς, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι το σχέδιο είναι κινητό και εξ αυτού μπορεί να θεωρηθεί επιλέξιμο για ενίσχυση περιφερειακού χαρακτήρα, αφού η ενίσχυση είναι απαραίτητη για την προσέλκυση της συγκεκριμένης επένδυσης στην ενισχυόμενη περιφέρεια.

(41) Σύμφωνα με το σημείο 3.2 στοιχείο β) του πλαισίου για την αυτοκινητοβιομηχανία, η επιλεξιμότητα των δαπανών εξαρτάται από το περιφερειακό καθεστώς που ισχύει στη σχετική ενισχυόμενη περιοχή. Έχοντας αναλύσει τις συμπληρωματικές πληροφορίες που χορήγησε το Ηνωμένο Βασίλειο σχετικά με τον υπολογισμό των επιλέξιμων δαπανών και τις επενδύσεις σχετικά με τον εξοπλισμό για τους προμηθευτές, η Επιτροπή εξακρίβωσε ότι οι δαπάνες που ανέρχονται σε 146,837 εκατ. GBP σε τρέχουσες τιμές μπορούν να θεωρηθούν επιλέξιμες για ενίσχυση.

(42) Σύμφωνα με το σημείο 3.2 στοιχείο γ) του πλαισίου για την αυτοκινητοβιομηχανία η Επιτροπή πρέπει να εξασφαλίσει ότι η σχεδιαζόμενη ενίσχυση είναι ανάλογη προς τα περιφερειακά προβλήματα που προτίθεται να επιλύσει. Γι' αυτό και χρησιμοποιείται μια ανάλυση κόστους/ωφέλειας.

[5] ΕΕ C 279 της 15.9.1997, σ. 1. Η ισχύς του πλαισίου για την αυτοκινητοβιομηχανία έληξε στις 31 Δεκεμβρίου 2002, αλλά εφαρμόζεται ακόμα στις κρατικές ενισχύσεις που κοινοποιήθηκαν στην Επιτροπή πριν από αυτή την ημερομηνία. Βλέπε την Ανακοίνωση της Επιτροπής στα κράτη μέλη (ΕΕ C 258 της 9.9.2000, σ. 6).

(43) Η ανάλυση κόστους/ωφέλειας συγκρίνει, όσον αφορά τα κινητά στοιχεία, τις δαπάνες που ένας επενδυτής θα πραγματοποιούσε για να περατώσει το σχέδιο στην εν λόγω τοποθεσία με εκείνες που θα πραγματοποιούσε για ένα παρόμοιο σχέδιο σε μια διαφορετική τοποθεσία. Με βάση αυτή τη σύγκριση η Επιτροπή καθορίζει τα ειδικά μειονεκτήματα της σχετικής ενισχυόμενης περιφέρειας και εξουσιοδοτεί την ενίσχυση περιφερειακού χαρακτήρα εντός των ορίων αυτών των περιφερειακών μειονεκτημάτων.

(44) Σύμφωνα με το σημείο 3.2. στοιχείο γ) του πλαισίου για την αυτοκινητοβιομηχανία τα λειτουργικά μειονεκτήματα του Ryton σε σύγκριση με την Trnava αξιολογούνται στην ανάλυση κόστους/ωφέλειας για χρονική περίοδο τριών ετών, καθόσον το παρόν σχέδιο δεν αφορά εντελώς νέα μονάδα. Η τελευταία εκδοχή της ανάλυσης κόστους/ωφέλειας που υπέβαλε το Ηνωμένο Βασίλειο καλύπτει την περίοδο 2000-2010, δηλαδή τρία έτη από την έναρξη της παραγωγής σύμφωνα με το σημείο 3.3. του παραρτήματος I του πλαισίου για την αυτοκινητοβιομηχανία. Με έτος αναφοράς το 2002, η κοινοποιηθείσα ανάλυση κόστους/ωφέλειας διαπιστώνει ένα καθαρό μειονέκτημα κόστους 18,772 εκατ. GBP για την τοποθεσία του Ryton σε σύγκριση με την τοποθεσία της Trnava. Το προκύπτον «ποσοστό περιφερειακού μειονεκτήματος» ([6]) του σχεδίου είναι 12,78 %.

(45) Η Επιτροπή ανέλυσε τις συμπληρωματικές πληροφορίες και τα έγγραφα που υπέβαλε το Ηνωμένο Βασίλειο μετά την απόφαση κίνησης της διαδικασίας του άρθρου 88 παράγραφος 2 της συνθήκης. Όσον αφορά τις δαπάνες για γήπεδα, η Επιτροπή δεν αποδέχεται το επιχείρημα του Ηνωμένου Βασιλείου ότι αυτή η δαπάνη δεν θα έπρεπε να συμπεριλαμβάνεται στη ανάλυση κόστους/ωφέλειας, αφού το σχέδιο μπορεί να περατωθεί εντός των υφισταμένων ορίων της τοποθεσίας στην Trnava. Τα εν λόγω γήπεδα αποκτήθηκαν πρόσφατα από την PSA με δεδηλωμένο στόχο να φιλοξενήσει το σχέδιο, σε περίπτωση που η τελική επιλογή κλίνει στην Trnava αντί στο Ryton. Συνεπώς, πρέπει να συμπεριληφθεί στις δαπάνες που αφορούν τη λύση Trnava οι οποίες κατά συνέπεια αυξάνονται κατά 0,512 εκατ. GBP.

(46) Όσον αφορά τις επενδυτικές δαπάνες για κτίρια, μηχανήματα και εξοπλισμό, καθώς και για εξοπλισμό για τους προμηθευτές, η Επιτροπή μπορεί να αποδεχτεί τα στοιχεία που παρουσιάζονται στην ανάλυση κόστους/ωφέλειας του Φεβρουαρίου 2004, τα οποία δείχνουν ότι η μετατροπή του Ryton θα μπορούσε να απαιτήσει επένδυση μικρότερη κατά 4,522 εκατ. GBP σε σημερινές αξίες από την επέκταση της Trnava.

([6]) $\frac{\text{Καθαρό μειονέκτημα κόστους}}{\text{Επιλέξιμη επένδυση}} = \frac{18,772}{146,837} = 12,78\ \%$ (βλέπε αιτιολογική σκέψη 11 ανωτέρω).

(47) Όσον αφορά τα λειτουργικά έξοδα για εξαρτήματα και υλικά, εσωτερικά έγγραφα που χορηγήθηκαν μετά την έναρξη της διαδικασίας δείχνουν ότι το εργοστάσιο του Ryton παρουσιάζει υψηλό κόστος όσον αφορά την προμήθεια επιλεγμένων εξαρτημάτων από την τοπική αγορά και για το οποίο η προστιθέμενη αξία της τοπικής εργατικής δύναμης είναι σημαντική. Αντιθέτως, δε σημειώθηκαν διαφορές κόστους στην ανάλυση κόστους/ωφέλειας για εξαρτήματα (π.χ. κινητήρες ή κιβώτια ταχυτήτων) που προέρχονται απ' όλο τον κόσμο από τον ίδιο προμηθευτή. Έχοντας αναλύσει τις νέες πληροφορίες η Επιτροπή συμπεραίνει ότι τα στοιχεία σχετικά με αυτό το ζήτημα μπορούν να γίνουν αποδεκτά για τους σκοπούς της ανάλυση κόστους/ωφέλειας.

(48) Παρομοίως, οι νέες πληροφορίες που παρασχέθηκαν είναι επαρκείς για να αποδείξουν ότι η ενημέρωση της ανάλυσης κόστους/ωφέλειας του Φεβρουαρίου 2004 όσον αφορά την ενέργεια και το νερό, τα έξοδα μεταφοράς προς το εργοστάσιο, καθώς και τα έξοδα αποζημιώσεων λόγω απολύσεων βασίζονται σε τεκμηριωμένες αποδείξεις και αντικατοπτρίζουν αποδεκτές εκτιμήσεις της εξέλιξης αυτών των εξόδων κατά τη διάρκεια της περιόδου που καλύπτει η ανάλυση κόστους/ωφέλειας.

(49) Η ανάλυση κόστους/ωφέλειας που προκύπτει από την εξέταση της Επιτροπής διαφέρει μόνον οριακά από εκείνη που υπέβαλε το Ηνωμένο Βασίλειο μετά την κίνηση της διαδικασίας, ενώ οι διαφορές με εκείνη που αρχικά κοινοποιήθηκε είναι περισσότερο σημαντικές. Σύμφωνα με την Επιτροπή, η ανάλυση κόστους/ωφέλειας εμφανίζει ένα καθαρό μειονέκτημα κόστους για το Ryton που ανέρχεται σε 18,260 εκατ. GBP σε τιμές 2002 ([7]) (σε σύγκριση με 18,772 εκατ. GBP σύμφωνα με το Ηνωμένο Βασίλειο). Το προκύπτον ποσοστό περιφερειακού μειονεκτήματος για το σχέδιο είναι 12,44 % ([8]) (σε σύγκριση με 12,78 % κατά το Ηνωμένο Βασίλειο).

(50) Τέλος, η Επιτροπή στην ανάλυσή της εξετάζει το ζήτημα της προσαρμογής «top up», η οποία λαμβάνει υπόψη της την αύξηση ή τη μείωση της παραγωγικής ικανότητας του εν λόγω παραγωγού αυτοκινήτων κατά τη διάρκεια της επενδυτικής περιόδου. Αύξηση του ποσοστού περιφερειακού μειονεκτήματος που προκύπτει από την ανάλυση κόστους/ωφέλειας εξουσιοδοτείται υπό τον όρο ότι ο δικαιούχος της ενίσχυσης δεν αυξάνει τα προβλήματα παραγωγικής ικανότητας που αντιμετωπίζει η αυτοκινητοβιομηχανία. Αντιθέτως, το ποσοστό περιφερειακού μειονεκτήματος που προκύπτει από την ανάλυση κόστους/ωφέλειας μειώνεται εάν ο εν δυνάμει δικαιούχος της ενίσχυσης επιδεινώνει το πρόβλημα της υπερβολικής παραγωγικής ικανότητας της βιομηχανίας.

([7]) Αρχικό καθαρό μειονέκτημα κόστους όπως παρουσιάστηκε από το Ηνωμένο Βασίλειο (18,772 εκατ. GBP) — κόστος γηπέδων στην Trnava (0,512 εκατ. GBP) (βλέπε αιτιολογική σκέψη 44 ανωτέρω) = 18,260 εκατ. GBP.

([8]) $\frac{\text{Νέο καθαρό μειονέκτημα κόστους}}{\text{Επιλέξιμη δαπάνη}} = \frac{18,26 \text{ εκατ. GBP}}{146,837 \text{ εκατ. GBP}} = 12,44\ \%$.

(51) Η Επιτροπή δε δέχεται το επιχείρημα του Ηνωμένου Βασιλείου ότι η διαφορά στην παραγωγική ικανότητα θα έπρεπε να υπολογιστεί μόνο λαμβάνοντας υπόψη το υπό εξέταση σχέδιο και όχι την ευρωπαϊκή παραγωγική ικανότητα της PSA. Σύμφωνα με το πλαίσιο για την αυτοκινητοβιομηχανία η ανάλυση κόστους/ωφέλειας συγκρίνει όμοια σχέδια, γεγονός που σημαίνει, μεταξύ άλλων, σχέδια για την παραγωγή του ιδίου αριθμού αυτοκινήτων. Συνεπώς, το γεγονός ότι το υπό εξέταση σχέδιο δε θα επηρέαζε τη συνολική παραγωγική ικανότητα της PSA αληθεύει, αλλά είναι ασήμαντο. Ωστόσο, όπως σαφώς διατυπώνεται στο σημείο 3.2 στοιχείο δ) του πλαισίου για την αυτοκινητοβιομηχανία, ο στόχος της ανάλυσης της προσαρμογής «top-up» είναι να εξετάσει τις επιπτώσεις του επενδυτικού σχεδίου στον ανταγωνισμό ή υπό το πρίσμα των διακυμάνσεων της παραγωγικής ικανότητας του συγκεκριμένου ομίλου. Γι' αυτό το σκοπό, η Επιτροπή συνέκρινε πάντοτε τη συνολική ευρωπαϊκή παραγωγική ικανότητα του εν λόγω παραγωγού αυτοκινήτων πριν και μετά το σχέδιο. Σύμφωνα με τα χορηγηθέντα έγγραφα η ικανότητα της PSA θα αυξηθεί σημαντικά με τα νέα εργοστάσια στο Kolin (200 000 αυτοκίνητα/ετησίως για την PSA) και στην Trnava (300 000 αυτοκίνητα/ετησίως), ενώ δεν προβλέπονται αντίστοιχες περικοπές της παραγωγικής ικανότητας σε άλλα ευρωπαϊκά εργοστάσια. Κατά συνέπεια, το ποσοστό του περιφερειακού μειονεκτήματος που προκύπτει από την ανάλυση κόστους/ωφέλειας θα μειωθεί κατά 2 % [υψηλή επίπτωση στον ανταγωνισμό από ένα επενδυτικό σχέδιο σε μια περιοχή του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ)], και καταλήγει σε ένα τελικό ποσοστό 10,44 %.

VI. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

(52) Η ένταση της ενίσχυσης του σχεδίου (9,81 % ΑΙΕ) είναι μικρότερη τόσο από το μειονέκτημα που εξακριβώθηκε από την ανάλυση κόστους/ωφελείας και την ανάλυση σχετικά με την περιφερειακή προσαρμογή (10,44 %) όσο και από το περιφερειακό όριο ενίσχυσης (10 % ΚΙΕ). Η περιφερειακή ενίσχυση που το Ηνωμένο Βασίλειο σχεδιάζει να χορηγήσει στην PCA UK πληροί, κατά συνέπεια, τα κριτήρια που απαιτούνται για να θεωρηθεί συμβατή με την κοινή αγορά σύμφωνα με το άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η κρατική ενίσχυση που το Ηνωμένο Βασίλειο προτίθεται να χορηγήσει στην Peugeot Citroën Automobiles UK Ltd στο Ryton, που ανέρχεται σε ονομαστικά 19,100 εκατ. GBP ΑΙΕ, με τρέχουσα αξία 14,411 εκατ. GBP ΑΙΕ (έτος βάσης 2002, προεξοφλητικό επιτόκιο 6,01 %) για επιλέξιμες επενδύσεις 187,760 εκατ. GPB σε ονομαστικές αξίες (146,837 εκατ. GBP σε τρέχουσες αξίες) είναι συμβατή με την κοινή αγορά κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στο Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας.

Βρυξέλλες, 22 Σεπτεμβρίου 2004.

Για την Επιτροπή

Mario MONTI

Μέλος της Επιτροπής