COMISIÓN

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 22 de septiembre de 2004

sobre la ayuda estatal que el Reino Unido tiene previsto ejecutar en favor de Peugeot Citroën Automobiles UK Ltd

[notificada con el número C(2004) 3349]

(El texto en lengua inglesa es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2005/301/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 88, apartado 2, primer párrafo,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo y, en particular, su artículo 62, apartado 1, letra a),

Habiendo invitado a las partes interesadas a presentar sus comentarios de conformidad con las susodichas disposiciones [1],

Considerando lo siguiente:

I. PROCEDIMIENTO

(1) Por carta de 16 de diciembre de 2002, el Reino Unido notificó a la Comisión un plan para conceder ayuda regional a Peugeot Citroën Automobiles UK Ltd (en lo sucesivo denominada «PCA UK»). La Comisión solicitó más información el 7 de febrero de 2003, que fue facilitada por el Reino Unido mediante carta de 7 de marzo de 2003.

(2) Por carta de 30 de abril de 2003 la Comisión informó al Reino Unido de que había decidido incoar el procedimiento establecido en el artículo 88, apartado 2, del Tratado CE ya que tenía dudas sobre la compatibilidad de la ayuda con el mercado común.

(3) La decisión de la Comisión de incoar el procedimiento fue publicada en el *Diario Oficial de la Unión Europea* [2]. La Comisión invitó a las partes interesadas a presentar sus comentarios. La Comisión no recibió ningún comentario de partes interesadas.

(4) Después de pedir, el 25 de julio de 2003, una prórroga del plazo para la presentación de comentarios, el Reino Unido presentó sus comentarios a la incoación del procedimiento el 5 de septiembre de 2003. El 17 de octubre se celebró en Bruselas una reunión entre la Comisión, el Reino Unido y el beneficiario, tras lo cual la Comisión remitió una nueva petición de información al Reino Unido, el 20 de octubre de 2003. La información fue proporcionada por el Reino Unido el 19 de febrero y el 4 de mayo de 2004.

II. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA Y BENEFICIARIO

(5) La ayuda prevista se concedería a PCA UK, filial del grupo francés PSA Peugeot Citroën (en lo sucesivo denominado «PSA»). PSA diseña, fabrica y vende vehículos de motor. En 2003 vendió 3 286 100 vehículos en todo el mundo, alcanzando un volumen de negocios de 54 238 millones EUR y un margen neto de 2 195 millones EUR.

Proyecto

(6) El proyecto notificado se refiere a la inversión necesaria para la producción de un nuevo modelo que sustituirá al actual Peugeot 206 y derivados.

(7) La capacidad actual de la planta de Ryton es de 183 500 vehículos/año. La producción del modelo 206 se reducirá progresivamente a partir de 2008, con la introducción de un nuevo modelo que utilizará una nueva plataforma. La capacidad de la planta está previsto que siga siendo de 183 500 vehículos anuales.

[1] DO C 147 de 24.6.2003, p. 2.
[2] Véase la nota 1.

(8) El proyecto notificado está previsto que comience en 2005 y la fecha de finalización sería 2010. Según el Reino Unido, el proyecto implica la instalación de líneas nuevas (taller de pintura, pulido de metal) o modificadas (equipos para la nueva plataforma, montaje final) para fabricar el nuevo modelo. Las obras de infraestructura incluirán mejoras medioambientales, de las condiciones de trabajo y de seguridad, y un nuevo aparcamiento para vehículos acabados. Según el Reino Unido, la inversión total requerida asciende a 187,760 millones de libras esterlinas (GBP) en términos nominales.

(9) Según el Reino Unido, el proyecto es móvil, y PSA está considerando el emplazamiento alternativo de Trnava, en Eslovaquia. PSA anunció en enero de 2003 que había elegido Trnava como emplazamiento para una inversión de tipo totalmente nuevo. La nueva planta de Trnava empezará la producción en 2008 y producirá anualmente 300 000 coches pequeños del mismo tipo que el nuevo modelo que reemplazará al Peugeot 206. Según el Reino Unido, PSA está considerando ampliar el proyecto de Trnava, reduciendo al mismo tiempo y progresivamente la producción en Ryton.

Fundamento jurídico, inversión e importe de la ayuda

(10) El proyecto se desarrolla en la planta existente de PSA en Ryton, en la región de West Midlands. Ryton-on-Dunsmore es un área que puede acogerse al artículo 87, apartado 3, letra c), con un límite máximo regional del 10 % en equivalente en subvención neta para el período 2000-2006.

(11) La ayuda notificada se concede en el marco del sistema aprobado de ayuda selectiva regional (Regional Selective Assistance) ([3]), cuya base jurídica la constituye la sección 7 de la Industrial Development Act de 1982.

(12) La ayuda propuesta adopta la forma de subvención directa y se pagaría durante el período 2005-2010. Asciende a 19,100 millones GBP de equivalente en subvención bruta, con un valor actualizado de 14,411 millones GBP (año de base 2002, tipo de descuento del 6,01 %). Las inversiones subvencionables ascienden a 187,760 millones GBP en términos nominales y a 146,837 millones GBP en valor actualizado. Por lo tanto, la intensidad de la ayuda notificada por el Reino Unido es igual al 9,81 % de equivalente en subvención bruta.

(13) Ninguna otra ayuda comunitaria ha sido concedida para la financiación del proyecto.

([3]) Decisión de la Comisión de 25 de abril de 2001 de no plantear objeciones en el asunto N 731/00 (DO C 211 de 28.7.2001, p. 48).

III. **RAZONES PARA INCOAR EL PROCEDIMIENTO**

(14) En su decisión de 30 de abril de 2003 de incoar el procedimiento establecido en el artículo 88, apartado 2, del Tratado ([4]), la Comisión expresó dudas sobre la necesidad y proporcionalidad de la ayuda propuesta. Para disipar estas dudas, la Comisión pidió clarificaciones adicionales y documentos.

(15) En lo que respecta a la necesidad de la ayuda, la Comisión puso en duda que Trnava hubiera sida considerada una alternativa viable a Ryton para el proyecto y pidió pruebas adicionales como, por ejemplo, el estudio sobre el emplazamiento, para constatar que se trataba de un proyecto realmente móvil en el sentido de las Directrices sobre ayudas al sector de los vehículos de motor.

(16) En lo que respecta a la proporcionalidad de la ayuda, la Comisión expresó dudas sobre:

— el cálculo exacto de los costes subvencionables,

— la inclusión de la inversión en maquinaria en los costes subvencionables,

— la justificación de los mayores costes de inversión en terrenos, edificios, maquinaria y equipos en Ryton con relación a Trnava,

— la justificación de los menores costes de funcionamiento para componentes y materiales en Trnava,

— el cálculo exacto de los costes de despido en Ryton.

(17) Finalmente, la Comisión expresó dudas sobre el cálculo de las variaciones de capacidad presentado por el Reino Unido en el contexto de la determinación del ajuste.

IV. **COMENTARIOS DEL REINO UNIDO**

(18) El Reino Unido presentó sus comentarios sobre la incoación del procedimiento el 5 de septiembre de 2003, e información adicional el 19 de febrero y el 4 de mayo de 2004.

(19) Sobre la necesidad de la ayuda, el Reino Unido reafirmó que el proyecto es móvil y para ello facilitó documentos demostrando que Trnava es una alternativa técnica viable a Ryton.

(20) El Reino Unido también facilitó información adicional sobre las dudas expresadas por la Comisión al incoar el procedimiento con respecto a la proporcionalidad de la ayuda.

([4]) Véase la nota 1.

(21) Mediante carta de 5 de septiembre de 2003, el Reino Unido presentó un nuevo análisis coste/beneficio, diferente del notificado inicialmente en muchos aspectos importantes, incluidos mayores costes de inversión en Trnava para maquinaria y equipos, pero con costes de funcionamiento más bajos en Ryton para mano de obra, y costes de funcionamiento inferiores en Trnava para energía y agua así como para transporte de insumos y productos acabados. Algunos de los cambios correspondían a aspectos sobre los cuales la Comisión no expresó dudas al incoar el procedimiento.

(22) Con la carta de 19 de febrero de 2004, el Reino Unido presentó una nueva versión del análisis coste/beneficio que coincidía básicamente con el de septiembre de 2003, salvo algunas excepciones (por ejemplo, las cifras sobre coste de mano de obra en Ryton y coste de transporte de productos acabados en Trnava eran distintas a las inicialmente notificadas). El Reino Unido aclaró los aspectos sobre los cuales la Comisión había expresado dudas al incoar el procedimiento y sobre los modificados posteriormente. Mediante carta de 4 de mayo de 2004, el Reino Unido comunicó a la Comisión que el proyecto podría no comenzar hasta finales de 2004 o principios de 2005. El análisis coste/beneficio de febrero de 2004 se modificó en consecuencia, pasando a ser el 2005 el primer año de la inversión.

(23) En lo que respecta al coste de los terrenos en Trnava, el Reino Unido alegó que no debía incluirse ningún coste pues el proyecto podía llevarse a cabo en la parcela ya existente. A título orientativo, el proyecto requeriría 30 hectáreas de terreno, cuyo coste sería de 512 000 GBP, en valor actualizado.

(24) En lo tocante a costes de inversión en edificios, maquinaria y equipos, el Reino Unido adaptó el análisis coste/beneficio de febrero de 2004 para tener en cuenta las observaciones de la Comisión. Mientras que el análisis originalmente notificado solamente tenía en cuenta los costes estrictamente necesarios en Trnava para ejecutar el proyecto, la versión modificada también tiene en cuenta la parte de los costes fijos y comunes que puede ser imputada al proyecto. Por consiguiente, la alternativa de Trnava resulta más cara que transformar la planta de Ryton.

(25) En lo que respecta a los costes de inversión en maquinaria, el Reino Unido afirmó que no se consideraron como costes subvencionables y no se incluyeron en el análisis de febrero de 2004 porque serán inevitables en ambas situaciones y por lo tanto no afectarían a la desventaja de Ryton.

(26) En lo relativo a los costes de funcionamiento para componentes y materiales, el Reino Unido proporcionó copias del documento interno de planificación de PSA de mayo de 2003 que recoge las diferencias de costes entre distintas instalaciones de producción del grupo. La principal diferencia entre los costes de Ryton y Trnava corresponde a los salarios por hora, que son perceptiblemente más bajos en Trnava, lo que se traduce en costes inferiores para grandes componentes fabricados en la zona, como parachoques, salpicaderos, asientos y revestimientos de puertas.

(27) El Reino Unido también facilitó documentos que ilustraban los menores costes de funcionamiento previstos en Trnava en concepto de energía y agua, así como para transporte de insumos. En lo que respecta a los costes de transporte de insumos, el Reino Unido facilitó una copia de la actualización del documento interno de planificación para Trnava, en su versión de noviembre de 2003, en la que se reduce el presupuesto inicial de gastos para tener en cuenta un mayor porcentaje de componentes fabricados en la zona.

(28) Por lo que se refiere a los costes de despidos, el Reino Unido aclaró que en el análisis de febrero de 2004 se habían tenido en cuenta, como costes adicionales en el caso de Trnava, del mismo modo que los relativos al cierre de la planta de Ryton. El Reino Unido también detalló el cálculo de estos costes pero en el análisis no incluyó ninguna inversión de mantenimiento en Ryton, porque en ambos emplazamientos habría que realizar inversiones para mantenimiento general.

(29) Finalmente, en lo que respecta al ajuste, el Reino Unido reafirmó que el factor del + 2 % debía aplicarse a la desventaja regional resultante del análisis de febrero de 2004 porque del proyecto ayudado no se derivaría ningún aumento de la producción.

V. **EVALUACIÓN DE LA MEDIDA**

(30) La medida notificada por el Reino Unido a favor de PCA UK constituye una ayuda estatal en el sentido del artículo 87, apartado 1, del Tratado, que sería financiada por el Estado o mediante recursos estatales. Además, como constituye una proporción significativa de la financiación del proyecto, la ayuda puede distorsionar la competencia en la Comunidad dando a PCA UK una ventaja sobre sus competidores que no reciben ayuda. Finalmente, existe un activo comercio entre Estados miembros en el mercado del automóvil, en el que PSA es una empresa importante.

(31) El artículo 87, apartado 2, del Tratado enumera ciertos tipos de ayuda compatibles con el Tratado. Teniendo en cuenta la naturaleza y el fin de la ayuda, y la situación geográfica de la empresa, las letras a), b) y c) de dicho artículo no son aplicables al proyecto en cuestión. El artículo 87, apartado 3, especifica otras formas de ayuda que pueden considerarse compatibles con el mercado común. La Comisión observa que el proyecto está situado en la zona de Ryton-on-Dunsmore, que puede acogerse a la ayuda de conformidad con el artículo 87, apartado 3, letra c), con un límite máximo de ayuda regional igual a un 10 % de equivalente en subvención neta.

(32) La ayuda se destina a PCA UK, que fabrica y monta vehículos de motor. Por lo tanto, la empresa forma parte de la industria de vehículos de motor en el sentido de las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al sector de los vehículos de motor [5] (en lo sucesivo denominadas «las Directrices»).

(33) Las Directrices especifican en su apartado 2.2, letra a), que todas las ayudas que los poderes públicos prevean conceder a un proyecto individual en virtud de regímenes de ayuda autorizados, en beneficio de una empresa que ejerza su actividad en el sector de los vehículos de motor, deberá notificarse antes de su concesión, con arreglo al artículo 88, apartado 3, del Tratado, siempre que se supere por lo menos uno de los siguientes umbrales: i) coste total del proyecto igual a 50 millones EUR, ii) importe bruto total de la ayuda para el proyecto, en caso de que existan ayudas estatales o ayudas procedentes de instrumentos comunitarios, igual a 5 millones EUR. Tanto el coste total del proyecto como el importe de la ayuda sobrepasan los umbrales de notificación. Así pues, al notificar la ayuda regional propuesta para PCA UK, el Reino Unido ha cumplido los requisitos del artículo 88, apartado 3, del Tratado.

(34) Según las Directrices, la Comisión debe asegurarse de que la ayuda concedida sea necesaria para la realización del proyecto y proporcional a la gravedad de los problemas que se pretende resolver. Ambos elementos, necesidad y proporcionalidad, deben cumplirse para que la Comisión autorice una ayuda estatal en el sector de los vehículos de motor.

(35) Con arreglo al apartado 3.2, letra a), de las Directrices, para demostrar la necesidad de una ayuda regional, el beneficiario debe demostrar claramente que cuenta con una alternativa viable económicamente para la implantación de su proyecto. Si no existe ningún otro emplazamiento industrial, nuevo o ya existente, que puede acoger la inversión de que se trate, la empresa se vería obligada a llevar a cabo su proyecto en la única instalación disponible, incluso careciendo de ayuda. Por lo tanto no puede autorizarse ninguna ayuda regional para un proyecto que no sea geográficamente móvil.

(36) La Comisión ha evaluado la documentación y la información proporcionadas por el Reino Unido y ha concluido que las características de la planta de Trnava y los documentos relativos al proceso de selección del emplazamiento y las características técnicas muestran que tiene la posibilidad de recibir el proyecto en cuestión. La producción prevista actualmente en la planta es de 55 automóviles/hora a partir de 2006 pero la planta podría producir hasta 87 si se pone en marcha una nueva línea de producción de 32 automóviles/hora. Existe suficiente terreno disponible para tal expansión en el perímetro actual de la planta y todas las infraestructuras son ya compatibles con los mayores volúmenes de producción.

(37) Además la Comisión observa que, según información aparecida en la prensa, la planta de Trnava aún está siendo considerada por el grupo PSA como posible alternativa a Ryton para el proyecto.

(38) Basándose en la información citada en los considerandos 36 y 37, la Comisión concluye que Trnava es efectivamente una alternativa viable a Ryton para el proyecto.

(39) La Comisión también ha verificado que el proyecto implica el desmantelamiento completo de las viejas líneas de producción y la instalación de maquinaria y equipos completamente nuevos en una estructura general de producción que es claramente diferente de la previa. Por lo tanto, con arreglo a las Directrices el proyecto puede ser calificado como una transformación.

(40) Por lo tanto la Comisión concluye que el proyecto es móvil y puede por ello acogerse a la ayuda regional, puesto que ésta es necesaria para atraer la inversión a la región ayudada.

(41) Con arreglo al apartado 3.2, letra b), de las Directrices, los costes subvencionables son definidos por el régimen regional aplicable en la región asistida de que se trate. Analizada la información adicional proporcionada por el Reino Unido sobre el cálculo de los costes subvencionables y las inversiones en maquinaria, la Comisión ha verificado que unos costes de 146,837 millones GBP en valor actualizado pueden considerarse subvencionables por la ayuda.

(42) Con arreglo al apartado 3.2, letra c), de las Directrices, la Comisión velará por que la medida de ayuda prevista sea proporcional a los problemas regionales a cuya resolución debe contribuir. Para eso se utiliza un análisis coste/beneficio.

[5] DO C 279 de 15.9.1997, p. 1. Las Directrices expiraron el 31 de diciembre de 2002, pero aún se aplican a las ayudas estatales notificadas a la Comisión antes de esa fecha. Véase la Comunicación de la Comisión a los Estados miembros (DO C 258 de 9.9.2000, p. 6).

(43) El análisis coste/beneficio compara, con respecto a los elementos móviles, los costes que un inversor debería soportar para realizar el proyecto en la región afectada con los de un proyecto idéntico en otro lugar distinto. Mediante esta comparación la Comisión determina las desventajas específicas de la región asistida afectada. La Comisión autoriza la ayuda regional en el límite de estas desventajas regionales.

(44) De conformidad con el apartado 3.2, letra c), de las Directrices, las desventajas operativas de Ryton con respecto a Trnava se evalúan durante tres años en el análisis puesto que el proyecto en cuestión no es un terreno virgen. El período cubierto en la versión final del análisis presentado por el Reino Unido es 2008-2010, es decir, tres años desde el comienzo de la producción, de acuerdo con el punto 3.3 del anexo I de las Directrices. Utilizando 2002 como año de referencia, el análisis notificado indica una desventaja neta de costes de 18,772 millones GBP para Ryton en comparación con Trnava. El coeficiente regional de desventaja resultante ([6]) del proyecto es de 12,78 %.

(45) La Comisión ha analizado la información y los documentos adicionales presentados por el Reino Unido tras la decisión de incoar el procedimiento establecido en el artículo 88, apartado 2, del Tratado. En lo que respecta al coste del terreno, la Comisión no acepta el argumento del Reino Unido de que no debe incluirse en el análisis ya que el proyecto podría llevarse a cabo en el emplazamiento existente de Trnava. Este terreno ha sido comprado recientemente por PSA con el objetivo expreso de realizar el proyecto en caso de que se opte finalmente por Trnava en vez de Ryton. Por lo tanto, debe incluirse en los costes relativos a la opción de Trnava, lo que supone un aumento de 512 000 GBP.

(46) Por lo que se refiere a los costes de inversión en edificios y maquinaria y equipos, la Comisión puede aceptar las cifras presentadas en el análisis de febrero de 2004, que muestran que la transformación de Ryton requeriría 4,522 millones GBP en términos actualizados, una inversión inferior a la requerida para la ampliación de Trnava.

([6]) $\frac{\text{Desventajaneta de coste}}{\text{Inversión subvencionable}} = \frac{18,772}{146,837} = 12,78\ \%$ (véase el considerando 11).

(47) En lo que respecta a los costes de funcionamiento para componentes y materiales, los documentos internos facilitados tras la incoación del procedimiento muestran que la planta de Ryton sufre una desventaja de costes para conseguir componentes fabricados en la zona y para los cuales es pertinente el valor añadido de la mano de obra local. Por el contrario, en el análisis no se registra ninguna diferencia de costes para los componentes (por ejemplo, motores o cajas de cambio) fabricados en otras partes del mundo por el mismo proveedor. Analizada la nueva información, la Comisión concluye que estas cifras pueden aceptarse a efectos del análisis.

(48) Del mismo modo, la nueva información proporcionada es suficiente para demostrar que las actualizaciones del análisis de febrero de 2004 en concepto de energía y agua, los costes de transporte de insumos y los costes de despidos se basan en documentos justificativos y reflejan cálculos aceptables de la evolución de tales costes durante el período cubierto por el análisis.

(49) El análisis resultante de los cálculos de la Comisión sólo difiere ligeramente del presentado por el Reino Unido tras incoarse el procedimiento, mientras que las diferencias con el notificado inicialmente son más importantes. Según la Comisión, el análisis indica una desventaja neta de costes para Ryton de 18,260 millones GBP a precios de 2002 ([7]) (en comparación con 18,772 millones según el Reino Unido). El coeficiente regional de desventaja resultante es del 12,44 % ([8]) (en comparación con un 12,78 % según el Reino Unido).

(50) Finalmente, la Comisión en su análisis considera la cuestión de un ajuste para tener en cuenta la expansión o reducción de capacidad del fabricante de vehículos de motor durante el período de inversión. Un aumento en el coeficiente regional de desventaja resultante del análisis coste/beneficio puede aceptarse a condición de que el beneficiario de la ayuda no incremente el problema de capacidad al que ya se enfrenta la industria de vehículos de motor. Inversamente, el coeficiente regional de desventaja resultante del análisis se reduce si el beneficiario agrava potencialmente el problema de exceso de capacidad del sector.

([7]) Desventaja neta de coste original del 44 % presentada por el Reino Unido (18,772 millones GBP) — costes del terreno en Trnava (512 000 GBP) (véase el considerando 44) = 18,260 millones GBP.

([8]) $\frac{\text{Nueva desventaja neta de coste}}{\text{Inversión subvencionable}} = \frac{\text{GBP } 18,26 \text{ millones}}{\text{GBP } 146,837 \text{ millones}} = 12,44\ \%$.

(51) La Comisión no acepta el argumento del Reino Unido de que el cambio de capacidad debe calcularse sólo considerando este proyecto y no la capacidad de producción en Europa de PSA. Según las Directrices, el análisis debe comparar proyectos idénticos, lo que significa, entre otras cosas, proyectos para la producción del mismo número de vehículos. Por lo tanto, es verdad pero irrelevante que el proyecto no influye en la capacidad total de producción de PSA pero, como se estipula claramente en el apartado 3.2, letra d), de las Directrices, el objetivo del ajuste aplicado al análisis es estudiar los efectos en la competencia del proyecto de inversión considerando las variaciones de la capacidad de producción del grupo. Con este fin la Comisión ha comparado la capacidad de producción total en Europa del productor antes y después del proyecto. Según los documentos facilitados, la capacidad de PSA crecerá considerablemente con las nuevas instalaciones de Kolin (200 000 vehículos/año para PSA) y Trnava (300 000 unidades), mientras que no se prevé ningún recorte correspondiente de capacidad en otras plantas europeas. Por lo tanto, el coeficiente regional de desventaja resultante del análisis se reducirá en un 2 % [elevada incidencia sobre los competidores para un proyecto de inversión situado en una región contemplada en el artículo 87, apartado 3, letra c)], lo que resulta en un coeficiente final del 10,44 %.

VI. **CONCLUSIÓN**

(52) La intensidad de ayuda del proyecto (equivalente en subvención bruta del 9,81 %) es inferior tanto a la desventaja resultante del análisis coste/beneficio ajustado (10,44 %) como al techo de ayuda regional (equivalente en subvención neta del 10 %). La ayuda regional que el Reino Unido tiene previsto conceder a PCA UK cumple por lo tanto los criterios que la hacen compatible con el mercado común de conformidad con el artículo 87, apartado 3, letra c), del Tratado.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La ayuda estatal que el Reino Unido prevé ejecutar en favor de Peugeot Citroën Automobiles UK Ltd en Ryton, por un importe nominal de 19,1 millones EUR en equivalente en subvención bruta, con un valor actualizado de 14,411 millones GBP en equivalente en subvención bruta (año de base 2002, tipo de descuento del 6,01 %) para inversiones subvencionables de 187,760 millones GBP en valor nominal (146,837 millones GBP en valor actualizado) es compatible con el mercado común en el sentido del artículo 87, apartado 3, letra c), del Tratado.

Artículo 2

El destinatario de la presente Decisión será el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte.

Hecho en Bruselas, el 22 de septiembre de 2004.

Por la Comisión

Mario MONTI

Miembro de la Comisión