KOMISJON

KOMISJONI OTSUS,

22. september 2004,

riigiabi kohta, mida Ühendkuningriik kavatseb anda ettevõttele Peugeot Citroën Automobiles UK Ltd

(teatavaks tehtud numbri K(2004) 3349 all)

(Ainult ingliskeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

(2005/301/EÜ)

EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 88 lõike 2 esimest lõiku,

võttes arvesse Euroopa Majanduspiirkonna lepingut, eriti selle artikli 62 lõike 1 punkti a,

olles palunud asjast huvitatud isikutel vastavalt ülalnimetatud õigusaktidele esitada oma märkused, [1]

ning arvestades järgmist:

I. MENETLUS

(1) Kirjaga 16. detsembrist 2002 teatas Ühendkuningriik komisjonile oma kavatsusest anda ettevõttele Peugeot Citroën Automobiles UK Ltd (edaspidi "PCA UK") piirkondlikku abi. 7. veebruaril 2003 palus komisjon täiendavat informatsiooni, mille Ühendkuningriik oma kirjas 7. märtsist 2003 ka esitas.

(2) Komisjon teatas Ühendkuningriigile oma kirjaga 30. aprillist 2003, et on otsustanud algatada EÜ asutamislepingu artikli 88 lõikes 2 ettenähtud menetluse, kuna leiab, et nimetatud abi ühisturu põhimõtetega kokkusobivuse osas on tekkinud kahtlusi.

(3) Komisjoni otsus menetluse algatamise kohta avaldati *Euroopa Liidu Teatajas*. [2] Komisjon palus huvitatud isikutel esitada oma märkused. Komisjon ei saanud huvitatud isikutelt ühtegi märkust.

(4) Pärast seda, kui Ühendkuningriik oli 25. juulil 2003 palunud menetluse algatamist käsitlevate märkuste esitamiseks antud tähtaega pikendada, esitas ta need 5. septembriks 2003. 17. oktoobril 2003 toimus Brüsselis komisjoni, Ühendkuningriigi ja abi saaja kohtumine, mille järel komisjon saatis 20. oktoobril 2003 Ühendkuningriigile uue palve informatsiooni esitamiseks. Ühendkuningriik esitas vastava informatsiooni 19. veebruaril ja 4. mail 2004. aastal.

II. MEETME JA ABI SAAJA KIRJELDUS

(5) Kavandatavat abi antaks Prantsuse kontserni PSA Peugeot Citroën (edaspidi "PSA") tütarettevõttele PCA UK. PSA projekteerib, valmistab ja müüb mootorsõidukeid. 2003. aastal müüs PSA kogu maailmas kokku 3 286 100 sõidukit, tema käive oli 54,238 miljardit eurot ja kasum 2,195 miljardit eurot.

Projekt

(6) Projekt, millest komisjoni teavitati, puudutab investeeringut uue mudeli tootmisse, mis vahetab välja praeguse Peugeot 206 ja selle teisendid.

(7) Rytoni tehase praegune tootmisvõimsus on 183 500 sõidukit aastas. Praegune mudel 206 asendatakse 2008. aastast järk-järgult uuel alusraamil oleva uue mudeliga. Plaanide kohaselt jääb tehase tootmisvõimsuseks endiselt 183 500 sõidukit aastas.

[1] ELT C 147, 24.6.2003, lk 2.
[2] Vt joonealune märkus 1.

(8) Teavitatud projekt algab plaani kohaselt 2005. aastal ja selle kavandatud lõpptähtaeg on 2010. aastal. Ühendkuningriigi andmetel tähendab projekt uue mudeli tootmiseks uute (värvitööde, metallipindade viimistluse) või ümber ehitatud (keretööde uue alusraami jaoks ümberseadmestamise, lõppmontaaži) tootmisliinide paigaldamist. Infrastruktuuritööd hõlmavad töökeskkonna, tööja ohutustingimuste parandamist ja uut valmissõidukite parklat. Ühendkuningriigi andmetel on vajaliku investeeringu nominaalsuurus kokku 187,760 miljonit Suurbritannia naela.

(9) Ühendkuningriigi teatel on tegu mobiilse projektiga ja selle teiseks võimalikuks asukohaks on PSA valinud Trnava linna Slovakkias. PSA teatas 2003. aasta jaanuaris, et Trnava on valitud täiesti uue investeeringu asukohaks. Uus Trnava tehas hakkab andma toodangut 2008. aastal ja toodab aastas 300 000 väikeautot, mis on sama tüüpi nagu Peugeot 206 asendav mudel. Ühendkuningriigi teatel kaalub PSA võimalust Trnava tehase projektvõimsust suurendada ja samal ajal tootmist Rytonis järk-järgult kokku tõmmata.

Õiguslik alus, abi- ja investeeringusummad

(10) Projekt viiakse läbi Lääne-Midlandsi piirkonnas Rytonis asuvas PSA tehases. Ryton-on-Dunsmore on artikli 87 lõike 3 punkti c alla kuuluv piirkond, mille toetuse netoekvivalendina väljendatud maksimaalne piirkondlik toetusmäär aastateks 2000–2006 on 10 %.

(11) Nimetatud abi antakse kinnitatud valikulise piirkondliku abikava ([3]) kohaselt, mille õiguslik alus tuleneb 1982. aasta tööstuse arendamise seaduse 7. jaost.

(12) Kavandatud abi antakse otsese rahalise toetusena, mis makstakse välja aastatel 2005–2010. Selle nominaalsuurus toetuse brutoekvivalendina väljendatuna on 19,100 miljonit Suurbritannia naela ja nüüdisväärtus toetuse brutoekvivalendina väljendatuna 14,411 miljonit Suurbritannia naela (baasaastaks võetakse 2002. aasta ja diskontomääraks 6,01 %). Abikõlblike investeeringute nominaalsuurus on 187,760 miljonit Suurbritannia naela, nüüdisväärtusega 146,837 miljonit Suurbritannia naela. Sellest tulenevalt oleks Ühendkuningriigi poolt esitatud toetusmäär toetuse brutoekvivalendina väljendatuna 9,81 %.

(13) Muud ühenduse abi või ühendusepoolset finantseerimist ei ole projektile ette nähtud.

III. MENETLUSE ALGATAMISE PÕHJUSED

(14) Oma 30. aprilli 2003. aasta otsuses asutamislepingu artikli 88 lõikega 2 ette nähtud menetluse algatamise kohta ([4]) väljendas komisjon kahtlust kavandatava abi vajalikkuse ja proportsionaalsuse suhtes. Nimetatud kahtluste hajutamiseks palus komisjon esitada täiendavaid selgitusi ja dokumente.

(15) Abi vajalikkusega seoses kahtles komisjon selles, kas kõnesoleva projekti jaoks peeti Trnavat reaalseks alternatiiviks Rytonile. Komisjon palus täiendavalt esitada üksikasjalikumaid tõendeid (nt asukohauuring), mis näitaksid, et projekt on mootorsõidukitööstust käsitleva raamistiku mõistes tõepoolest mobiilne.

(16) Abi proportsionaalsusega seoses väljendas komisjon kahtlust järgmistes küsimustes:

— toetuse alla käivate kulude suuruse täpne arvestus,

— valmistajaseadmetesse tehtavate investeeringute arvamine abikõlblike kulude hulka,

— Rytoni variandi Trnavaga võrreldes suuremate maasse, ehitistesse, masinatesse ja seadmetesse investeerimise kulude põhjendatus,

— Trnava variandi väiksemate materjalide ja detailide kulude õigustatus,

— Rytoni variandi koondamistasude täpne arvestus.

(17) Lõpuks väljendas komisjon kahtlusi tootmisvõimsuste erinevuse arvutuste suhtes, mis Ühendkuningriik esitas seoses toetuse suuruse väljaarvutamisega.

IV. ÜHENDKUNINGRIIGI MÄRKUSED

(18) Ühendkuningriik esitas omapoolsed märkused menetluse avamise kohta 5. septembril 2003 ning täiendavat teabe 19. veebruaril ja 4. mail 2004.

(19) Abi vajalikkusega seoses kinnitas Ühendkuningriik, et projekt on mobiilne. Selle kinnituseks esitas Ühendkuningriik dokumentaalseid tõendeid, mis näitasid, et antud projekti osas on Trnava teostatav tehniline alternatiiv Rytonile.

(20) Ühendkuningriik esitas ka lisateavet seoses komisjoni poolt menetluse avamisel abi proportsionaalsuse küsimuses väljendatud kahtlustega.

([3]) Komisjoni 25. aprilli 2001. aasta otsus loobuda vastuväidetest kohtuasjale N 731/00 (EÜT C 211, 28.7.2001, lk 48).
([4]) Vt joonealune märkus 1.

(21) Ühendkuningriik esitas oma 5. septembri 2003. aasta kirjas uue tasuvusanalüüsi, mis erines algselt esitatust mitmes olulises küsimuses, nagu näiteks Trnava variandi senisest suuremad investeeringukulud masinatesse ja seadmetesse, Rytoni variandi varasemaga võrreldes väiksemad tööjõukulud ja Trnava variandi madalamad kulud veele ning energiale, samuti sissetulevale ja väljaminevale transpordile. Mõned neist muudatustest puudutasid küsimusi, mille suhtes komisjon menetluse avamisel kahtlusi ei väljendanud.

(22) Ühendkuningriik esitas oma kirjas 19. veebruarist 2004 tasuvusanalüüsi uue variandi, mis langes üldjoontes kokku 2003. aasta septembris esitatuga, kuid sisaldas mõningaid erinevusi (nii näiteks oli Rytoni tööjõukulude ja Trnava väljamineva transpordi kulude osas pöördutud tagasi algselt esitatud andmete juurde). Ühendkuningriik esitas selgitused nende punktide kohta, mille suhtes komisjon oli menetluse avamisel kahtlust avaldanud ja mida oli pärast menetluse avamist muudetud. 4. mai 2004. aasta kirjas teatas Ühendkuningriik komisjonile, et projekti ei saa alustada varem kui 2004. aasta lõpus või 2005. aasta alguses. Vastavalt oli muudetud ka 2004. aasta veebruari tasuvusanalüüsi, näidates selles esimese investeeringute tegemise aastana 2005. aastat.

(23) Trnava variandi maa maksumuse osas väitis Ühendkuningriik, et antud kulu ei teki, kuna projekti on võimalik teostada praeguse krundi piirides. Projekti jaoks vajatakse ligikaudu 30 hektarit maad, mille nüüdisväärtus on 0,512 miljonit Suurbritannia naela.

(24) Ehitistesse, masinatesse ja seadmetesse investeerimise kulude osas tegi Ühendkuningriik 2004. aasta veebruari tasuvusanalüüsis muudatusi, milles arvestati komisjoni märkusi. Kui algselt esitatud analüüsis arvestati ainult Trnavas projekti läbiviimiseks vältimatult vajalikke kulusid, siis uues variandis arvestatakse ka üld- ja püsikulude selle osaga, mida saab projekti arvele kanda. Muudatuste tulemusena osutub Trnava variant Rytoni tehase ümberkujundamisest kallimaks.

(25) Valmistajaseadmetesse tehtavate investeeringute kohta kinnitas Ühendkuningriik, et neid ei arvatud toetuse alla kuuluvate kulude hulka ja ei võetud 2004. aasta tasuvusanalüüsis arvesse, kuna need kulud tuleb kanda mõlema variandi puhul ja ei avalda seetõttu Rytoni variandi halvemusele mõju.

(26) Detailide ja materjali kuluga seoses esitas Ühendkuningriik 2003. aasta maist pärit PSA firmasisese plaanidokumendi koopiad, mis näitavad detailide kulu erinevusi kontserni erinevates tootmistehastes. Varuosade kulu erinevust Rytonis ja Trnavas põhjustavad peamiselt Trnava tunduvalt madalamad tunnipalgad, millest tuleneb kohapeal ostetavate suurte detailide (nt kaitserauad, liistud, istmed, uksepaneelid ja armatuurlauad) madalam hind.

(27) Ühendkuningriik esitas ka dokumendid, millest nähtusid Trnava variandi väiksemad kulud energiale, veele ja sissetulevale transpordile. Sissetuleva transpordi kulude osas esitas Ühendkuningriik Trnava variandi kohta koostatud firmasisese plaanidokumendi muudatuse 2003. aasta novembrist, milles on esialgset kuluprognoosi vähendatud kohapeal ostetavate komponentide prognoositava osakaalu suurendamise arvel.

(28) Koondamistasude kohta selgitas Ühendkuningriik, et nii nagu Rytoni tehase sulgemisega seotud kulud, võeti ka koondamistasud 2004. aasta veebruari tasuvusanalüüsis Trnava variandi lisakuludena arvesse. Ühendkuningriik esitas ka põhjalikumad andmed nende kulude arvutamise kohta. Samas ei arvestatud tasuvusanalüüsis Rytoni hooldusinvesteeringuid, kuna üldhooldusse tuleb investeerida mõlema variandi puhul.

(29) Ja lõpuks kordas Ühendkuningriik ülekattega seoses, et 2004. aasta veebruari tasuvusanalüüsi põhjal arvutatud piirkondlikku halvemustegurit tuleb suurendada 2 % võrra, kuna toetust saava projekti tulemusena toodangumaht ei kasva.

V. **MEETME HINDAMINE**

(30) PCA UK kasuks rakendatav abinõu, millest Ühendkuningriik teada andis, kujutab endast riigiabi asutamislepingu artikli 87 lõike 1 tähenduses. Seda rahastataks riigi poolt või riiklikest vahenditest. Kuna abi katab märkimisväärse osa projekti rahastamisest, võib see ka tekitada ühenduses konkurentsimoonutusi, kuna annab PCA UK-le eelise nende konkurentide ees, kes abi ei saa. Pealegi toimub autoturul, kus PSA on mõjukas tegija, liikmesriikide vahel ulatuslik kaubavahetus.

(31) Asutamislepingu artikli 87 lõikes 2 on üles loetud asutamislepinguga kooskõlas olevad abi liigid. Antud abi eesmärki ja iseloomu ning ettevõtte geograafilist asukohta arvestades ei saa kõnesolevale kavale kohaldada nimetatud artikli punkte a, b ja c. Asutamislepingu artikli 87 lõikes 3 nimetatakse muid abi vorme, mida võib lugeda ühisturuga kooskõlas olevateks. Komisjon märgib, et projekti asukohaks on Ryton-on-Dunsmore'i piirkond, millele võib asutamislepingu artikli 87 lõike 3 punkti c kohaselt abi anda, kusjuures piirkondliku abi ülemmäär on toetuse netoekvivalendina väljendatuna 10 %.

(32) Kõnesolev abi on mõeldud PCA UK-le, kes valmistab ja paneb kokku mootorsõidukeid. Seega on tegemist mootorsõidukitööstuse ettevõttega ühenduse mootorsõidukitööstusele antava riigiabi raamistiku ([5]) (edaspidi "mootorsõidukitööstust käsitlev raamistik") mõistes.

(33) Mootorsõidukitööstust käsitleva raamistiku lõike 2.2 punktis a on öeldud, et igasugusest abist, mida riigiasutused kavatsevad kinnitatud abiprogrammide raames anda mootorsõidukitööstuses tegutseva ettevõtte mingile üksikprojektile, tuleb asutamislepingu artikli 88 lõike 3 kohaselt enne abi osutamist teatada juhul, kui saavutatakse üks kahest piirnäitajast: i) projekti kogumaksumus on 50 miljonit eurot, ii) projektile antava toetuse kogusumma, olgu siis tegemist riigiabi või ühenduse vahenditest antava toetusega, on 5 miljonit eurot. Nii projekti kogumaksumus kui ka abisumma suurus ületasid teavitamist eeldavad piirnäitajad. Seega on Ühendkuningriik PCA UK-le osutada kavatsetavast riigiabist teatades toiminud vastavalt asutamislepingu artikli 88 lõike 3 nõuetele.

(34) Mootorsõidukitööstust käsitleva raamistiku kohaselt tuleb komisjonil tagada, et osutatav abi on projekti realiseerimiseks vajalik ja samas selle abil lahendada tahetava probleemi tõsidusega proportsionaalne. Selleks, et komisjon mootorsõidukitööstuses riigiabi osutamiseks loa annaks, peab olema täidetud nii vajalikkuse kui ka proportsionaalsuse nõue.

(35) Mootorsõidukitööstust käsitleva raamistiku lõike 3.2 punkti a kohaselt tuleb abi saajal piirkondliku abi vajalikkuse demonstreerimiseks selgelt tõestada, et tal on sama projekti jaoks olemas ka majanduslikult teostatav alternatiivne asukoht. Kui kontsernil ei oleks teist uut või kasutusel olevat tööstusettevõtte krunti, mis suudab kõnesolevat investeeringut vastu võtta, oleks ettevõte sunnitud projekti teostama oma ainsas sobivas tehases, seda ka juhul, kui abi ei saada. Seetõttu ei tohi anda luba piirkondliku abi osutamiseks projektile, mis ei ole geograafiliselt mobiilne.

(36) Komisjon hindas Ühendkuningriigi esitatud teavet ja dokumente ning jõudis järeldusele, mille kohaselt Trnava tehase asendiplaanid ja krundi valikuprotsessi ning tehniliste näitajatega seonduvad dokumendid annavad tunnistust sellest, et antud tehas võib saada vaadeldava projekti asukohaks. Tegelikult on praegu tehase tootmisvõimsuseks 2006. aastast alates ette nähtud 55 autot tunnis. Samas uue tootmisliini käikuandmisel, mille tootlikkus on 32 autot tunnis, suudab tehas toota kuni 87 sõidukit tunnis. Tehase praegustes piirides on selliseks laienemiseks piisavalt ruumi ja kõik infrastruktuurirajatised on juba praegugi suurematekstoodangumahtudeks valmis.

(37) Lisaks märgib komisjon, et pressiteadete kohaselt peab PSA kontsern vaadeldava projekti jaoks endiselt Rytoni võimalikuks alternatiiviks Trnava tehast.

(38) Põhjendustes 36 ja 37 osutatud andmete põhjal järeldab komisjon, et vaadeldava projekti puhul kujutab Trnava endast tõepoolest teostatavat alternatiivi Rytonile.

(39) Komisjon tegi ka kindlaks, et projekt näeb ette vanade tootmisliinide täielikku mahamonteerimist ning täiesti uute masinate ja seadmete paigaldamist senisest selgelt erinevasse üldisse tootmisrajatisse. Seega mootorsõidukitööstust käsitleva raamistiku kohaselt on antud projekti näol tegemist ümberkujundusprojektiga.

(40) Seetõttu teeb komisjon järelduse, et antud projekt on mobiilne, mistõttu seda võib pidada piirkondliku abi tingimustele vastavaks, kuna abi on vajalik investeeringute ligimeelitamiseks toetust saavasse piirkonda.

(41) Mootorsõidukitööstust käsitleva raamistiku lõike 3.2 punkti b kohaselt määrab kulude abikõlblikkuse ära kõnesolevas abi saavas piirkonnas rakendatav piirkondlik programm. Olles analüüsinud Ühendkuningriigilt saadud täiendavat teavet abikõlblike kulude arvutamise ja valmistajaseadmetesse tehtavate investeeringute kohta, tegi komisjon kindlaks, et summat nüüdisväärtusega 146,837 miljonit Suurbritannia naela võib lugeda abikõlblikuks.

(42) Mootorsõidukitööstust käsitleva raamistiku lõike 3.2 punkti c kohaselt peab komisjon tagama kavandatava abi proportsionaalsuse piirkondlike probleemidega, mille lahendamiseks see on mõeldud. Selleks kasutatakse tasuvusanalüüsi.

([5]) EÜT C 279, 15.9.1997, lk 1. Mootorsõidukitööstust käsitlev raamistik kaotas kehtivuse 31. detsembril 2002, kuid seda kohaldatakse endiselt riigiabile, millest teavitati komisjoni enne nimetatud kuupäeva. Vt komisjoni teatis liikmesriikidele (EÜT C 258, 9.9.2000, lk 6).

(43) Tasuvusanalüüsis võrreldakse mobiilsete elementide osas investori kulusid projekti teostamisel kõnesolevas piirkonnas tema kuludega samasuguse projekti realiseerimisel mõnes muus asukohas. Sellise võrdluse teel selgitab komisjon välja asjakohase abi saava piirkonna konkreetsed halvemused. Komisjon annab loa piirkondliku abi andmiseks nimetatud piirkondlike halvemuste piires.

(44) Vastavalt mootorsõidukitööstust käsitleva raamistiku lõike 3.2 punktile c hinnatakse tasuvusanalüüsis Rytoni variandi tegevusnäitajate halvemust Trnavaga võrreldes kolmeaastase ajavahemiku põhjal, kuna kõnesolev projekt ei kujuta endast nullist alustatavat investeeringut. Ühendkuningriigi poolt esitatud tasuvusanalüüsi lõplikus variandis vaadeldakse ajavahemikku 2008–2010 ehk vastavalt mootorsõidukitööstust käsitleva raamistiku I lisa lõikele 3.3 ajavahemikku kolm aastat pärast tootmise alustamist. Võttes võrdlusaluseks 2002. aasta, leitakse nimetatud tasuvusanalüüsis, et Rytonis asuva tehase netokulud on Trnavas asuva tehase kuludest 18,772 miljoni Suurbritannia naela võrra suuremad. Siit saadakse projekti "piirkondlikuks halvemusteguriks" [6] 12,78 %.

(45) Komisjon analüüsis täiendavaid andmeid ja dokumente, mida Ühendkuningriik esitas asutamislepingu artikli 88 lõikega 2 kehtestatud menetluse alustamise otsuse järel. Maa hinna osas ei nõustu komisjon Ühendkuningriigi väitega, nagu ei tuleks antud kulu tasuvusanalüüsis arvesse võtta, kuna projekti on võimalik teostada Trnava krundi praegustes piirides. Kõnesoleva maatüki ostis PSA hiljaaegu selge kavatsusega teostada seal nimetatud projekt, juhul kui lõplik valik peaks tehtama Rytoni asemel Trnava kasuks. Seepärast tuleb maa hind lisada Trnava variandi kuludele, mis seetõttu suurenevad 0,512 miljoni Suurbritannia naela võrra.

(46) 2004. aasta veebruaris koostatud tasuvusanalüüsis toodud ehitistesse, masinatesse, seadmetesse ja valmistajaseadmetesse tehtavate investeeringute suurused on komisjonile vastuvõetavad. Need näitavad, et Rytoni tehase ümberkujundamine nõuab 4,522 miljoni Suurbritannia naela võrra vähem investeeringuid (nüüdisväärtuses) kui Trnava tehase laiendamine.

(47) Detailide ja materjalide kulu osas nähtub menetluse avamise järel esitatud ettevõtte sisedokumentidest Rytoni tehase ebasoodne seis selliste sisseostetavate detailide kulude osas, mis ostetakse lähiümbrusest ja milles on oluline osa kohaliku tööjõu loodaval lisaväärtusel. Sellest erinevalt ei ilmne tasuvusanalüüsist erinevusi selliste detailide (nt mootorid või käigukastid) kulude osas, mida ostetakse kõikjal maailmas ühelt ja samalt tarnijalt. Uue teabe analüüsimise põhjal teeb komisjon järelduse, et selle punkti osas võib arvandmed lugeda tasuvusanalüüsi jaoks vastuvõetavateks.

(48) Samuti piisab esitatud uutest andmetest, näitamaks, et 2004. aasta veebruari tasuvusanalüüsis tehtud muudatused kulutustes veele, energiale, sissetulevale transpordile ja koondamistasudele põhinevad dokumentaalsetel tõenditel ja kujutavad endast vastuvõetavaid prognoose nimetatud kulude muutumisest tasuvusanalüüsiga hõlmatud ajavahemikul.

(49) Komisjoni analüüsi tulemusena koostatud tasuvusanalüüs erineb väga vähe sellest, mille Ühendkuningriik esitas pärast menetluse avamist, kuid algselt esitatud analüüsiga võrreldes on erinevused suuremad. Komisjoni andmetel näitab tasuvusanalüüs, et 2002. aasta hindades on Rytoni variandi netokulud 18,260 miljoni Suurbritannia naela võrra suuremad [7] (Ühendkuningriigi andmetel 18,772 miljoni Suurbritannia naela võrra). Siit tuleneb projekti piirkondlikuks halvemusteguriks 12,44 % [8] (Ühendkuningriigi andmetel 12,78 %).

(50) Kõige lõpuks käsitleb komisjon oma analüüsis "ülekatte" küsimust, mille juures võetakse arvesse kõnesoleva mootorsõidukitootja tootmisvõimsuse suurenemist või vähenemist investeeringuperioodil. Tasuvusanalüüsil saadust suurema halvemusteguri kasutamist lubatakse tingimusel, et abi saaja ei süvenda mootorsõidukitööstust ähvardavaid tootmisvõimsuse probleeme. Ja vastupidi, kui abi saaja võib antud tööstusharu ületootmisprobleemi süvendada, alandatakse tasuvusanalüüsil saadud piirkondlikku halvemustegurit.

[6] $\frac{\text{Netokulude halvemustegur}}{\text{Abikõlblikud investeeringud}} = \frac{18,772}{146,837} = 12,78\ \%$ (vt eespool põhjendus 11).

[7] Ühendkuningriigi poolt algselt esitatud netokulude halvemustegur (18,772 miljonit Suurbritannia naela) – maa maksumus Trnavas (0,512 miljonit Suurbritannia naela) (vt eelnev põhjendus 44) = 18,260 miljonit Suurbritannia naela.

[8] $\frac{\text{Uus netokulude halvemustegur}}{\text{Abikõlblikud investeeringud}} = \frac{18,26 \text{ miljonit GBP}}{146,837 \text{ miljonit GBP}} = 12,44\ \%$.

(51) Komisjon ei nõustu Ühendkuningriigi väitega, nagu tuleks tootmisvõimsuse muutus arvutada üksnes vaadeldava projekti andmete põhjal ja PSA Euroopas paiknevaid tootmisvõimsusi arvestamata. Mootorsõidukitööstust käsitleva raamistiku kohaselt võrreldakse tasuvusanalüüsis ühesuguseid projekte, mis tähendab muuhulgas ühesuguse arvu sõidukite tootmiseks kavandatud projekte. Seetõttu on asjaolu, et vaadeldav projekt ei avalda mõju PSA summaarsele tootmisvõimsusele, küll õige, kuid ei oma tähtsust. Kuid nagu mootorsõidukitööstust käsitleva raamistiku lõike 3.2 punktis d selgelt öeldakse, on ülekatte analüüsi eesmärk välja selgitada investeeringuprojekti mõju konkurentsile, uurides selleks vaadeldava kontserni tootmisvõimsuste muutusi. Selleks on komisjon järjekindlalt võrrelnud kõnesoleva mootorsõidukitootja Euroopa tehaste summaarset tootmisvõimsust enne ja pärast projekti läbiviimist. Esitatud dokumentide põhjal suureneb PSA tootmisvõimsus märgatavalt uute tootmisrajatiste käikuandmisega Kolinis (suurendab PSA toodangut 200 000 auto võrra aastas) ja Trnavas (300 000 ühikut), ilma et oleks kavas teiste Euroopa tehaste tootmisvõimsusi vastavalt vähendada. Siit tulenevalt alandatakse tasuvusanalüüsil saadud piirkondlikku halvemustegurit 2 % võrra (artikli 87 lõike 3 punkti c alla kuuluvas piirkonnas paikneva investeeringuprojekti suur mõju konkurentsile), saades teguri lõplikuks suuruseks 10,44 %.

VI. **JÄRELDUS**

(52) Projekti toetusmäär (9,81 % toetuse brutoekvivalendina väljendatuna) on väiksem nii tasuvus-/ülekatteanalüüsi käigus leitud halvemustegurist (10,44 %) kui ka piirkondlik abi lubatud ülemmäärast (10 % toetuse netoekvivalendina väljendatuna). Seega vastab Ühendkuningriigi poolt PCA UK-le anda kavatsetav toetus nõuetele, mille põhjal seda saab lugeda ühisturu põhimõtetega kooskõlas olevaks vastavalt asutamislepingu artikli 87 lõike 3 punktile c,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Riigiabi nominaalsuurusega (toetuse brutoekvivalendina väljendatuna) 19,100 miljonit Suurbritannia naela ja nüüdisväärtusega (toetuse brutoekvivalendina väljendatuna) 14,411 miljonit Suurbritannia naela (baasaastaks võeti 2002. aasta ja diskontomääraks 6,01 %), mida Ühendkuningriik kavatseb anda Rytonis asuvale ettevõttele Peugeot Citroën Automobiles UK Ltd ja millega toetatakse abikõlblikku investeeringut nominaalväärtusega 187,760 miljonit Suurbritannia naela (nüüdisväärtus 146,837 miljonit Suurbritannia naela), on kooskõlas ühisturu põhimõtetega asutamislepingu artikli 88 lõike 3 punkti c mõistes.

Artikkel 2

Käesolev otsus on adresseeritud Suurbritannia ja Põhja-Iirimaa Ühendkuningriigile.

Brüssel, 22. september 2004

Komisjoni nimel

komisjoni liige

Mario MONTI