KOMISSIO

KOMISSION PÄÄTÖS,

tehty 22 päivänä syyskuuta 2004,

valtiontuesta, jonka Yhdistynyt kuningaskunta aikoo myöntää Peugeot Citroën Automobiles UK Ltd:lle

(tiedoksiannettu numerolla K(2004) 3349)

(Ainoastaan englanninkielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2005/301/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 88 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan,

ottaa huomioon Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 62 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

on mainittujen artiklojen mukaisesti kehottanut asianomaisia esittämään huomautuksensa [1],

sekä katsoo seuraavaa:

I. MENETTELY

(1) Yhdistynyt kuningaskunta ilmoitti komissiolle 16 päivänä joulukuuta 2002 päivätyllä kirjeellä suunnitelmasta myöntää aluetukea Peugeot Citroën Automobiles UK Ltd:lle (jäljempänä 'PCA UK'). Komissio pyysi 7 päivänä helmikuuta 2003 lisätietoja, jotka Yhdistynyt kuningaskunta toimitti 7 päivänä maaliskuuta 2003 päivätyllä kirjeellä.

(2) Komissio ilmoitti Yhdistyneelle kuningaskunnalle 30 päivänä huhtikuuta 2003 päivätyllä kirjeellä päättäneensä aloittaa EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun menettelyn, koska sillä oli epäilyjä tuen soveltuvuudesta yhteismarkkinoille.

(3) Komission päätös menettelyn aloittamisesta julkaistiin *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* [2]. Komissio on kehottanut asianomaisia esittämään huomautuksensa tästä tuesta. Se ei ole saanut huomautuksia asianomaisilta.

(4) Yhdistynyt kuningaskunta pyysi ensin huomautusten toimittamisen määräajan jatkamista 25 päivään heinäkuuta 2003, ja toimitti sitten 5 päivänä syyskuuta 2003 huomautuksensa menettelyn aloittamisesta. Komissio, Yhdistynyt kuningaskunta ja tuensaaja pitivät kokouksen Brysselissä 17 päivänä lokakuuta 2003, minkä jälkeen komissio esitti Yhdistyneelle kuningaskunnalle uuden tietopyynnön 20 päivänä lokakuuta 2003. Yhdistynyt kuningaskunta toimitti tiedot 19 päivänä helmikuuta ja 4 päivänä toukokuuta 2004.

II. TOIMENPITEEN JA TUENSAAJAN KUVAUS

(5) Suunniteltu tuki myönnettäisiin PCA UK:lle, joka on ranskalaisen PSA Peugeot Citroënin (jäljempänä 'PSA') tytäryhtiö. PSA suunnittelee, valmistaa ja myy moottoriajoneuvoja. Se myi vuonna 2003 koko maailmassa yhteensä 3 286 100 ajoneuvoa, sen liikevaihto oli 54,238 miljardia euroa ja käyttökate 2,195 miljardia euroa.

Hanke

(6) Ilmoitettu hanke koskee investointeja, jotka ovat tarpeen nykyisen Peugeot 206 -mallin ja siitä kehitettyjen mallien korvaavan uuden mallin tuotannossa.

(7) Rytonissa sijaitsevan tehtaan tuotantokapasiteetti on 183 500 ajoneuvoa vuodessa. Nykyisen 206-mallin tuotanto lopetetaan vähitellen vuodesta 2008 alkaen ja samalla otetaan käyttöön uusi malli, jonka tuotantoon käytetään uutta kokoonpanoalustaa. Tehtaan tuotantokapasiteetin odotetaan säilyvän samana, 183 500 ajoneuvona vuodessa.

[1] EUVL C 147, 24.6.2003, s. 2.
[2] Ks. alaviite 1.

(8) Ilmoitettu hanke aiotaan aloittaa vuonna 2005 ja saada päätökseen vuonna 2010. Yhdistyneen kuningaskunnan mukaan hanke edellyttää uusien tuotantolinjojen asentamista (maalin ja metallivärin maalaus) tai entisten muuttamista (esivalmistusyksikön muuntaminen uutta kokoonpanoalustaa varten, loppukokoonpano) uutta mallia varten. Infrastruktuuriin liittyviin töihin kuuluu ympäristö-, työ- ja turvallisuusolosuhteiden parantaminen ja uusi pysäköintialue valmiille ajoneuvoille. Yhdistyneen kuningaskunnan mukaan investointeja tarvitaan nimellisarvoltaan yhteensä 187 760 miljoonaa Englannin puntaa.

(9) Yhdistyneen kuningaskunnan mukaan kyseessä on siirrettävissä oleva hanke, ja PSA harkitsee sen vaihtoehtoiseksi sijoituspaikaksi Trnavaa Slovakiassa. PSA ilmoitti tammikuussa 2003, että Trnava oli valittu täysin uuden investoinnin sijoituspaikaksi. Trnavan tehtaalla aloitetaan tuotanto vuonna 2008, ja siellä tuotetaan vuodessa 300 000 pikkuautoa, jotka ovat samaa tyyppiä kuin Peugeot 206:n korvaava uusi malli. Yhdistyneen kuningaskunnan viranomaisten mukaan PSA harkitsee parhaillaan Trnavan tehtaan suunnitellun kapasiteetin lisäämistä ja tuotannon asteittaista lopettamista Rytonissa.

Oikeusperusta, investoinnit ja tuen määrä

(10) Hanke toteutetaan PSA:n nykyisessä Rytonin tehtaassa West Midlandsin alueella. Ryton-on-Dunsmore on perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdassa tarkoitettu alue, jolle myönnettävän aluetuen yläraja on vuosina 2000–2006 10 prosenttia nettoavustusekvivalenttina.

(11) Ilmoitettu tuki myönnetään osana hyväksyttyä valikoivaa aluetukea ([3]), ja sen oikeusperusta on vuonna 1982 annetun Industrial Development Actin 7 pykälä.

(12) Ehdotettu tuki myönnettäisiin suorana avustuksena ja sitä maksettaisiin vuosina 2005–2010. Nimellismäärältään se on 19,100 miljoonaa Englannin puntaa bruttoavustusekvivalenttina ja nykyarvoltaan 14,411 miljoonaa Englannin puntaa bruttoavustusekvivalenttina (perusvuosi 2002, diskonttokorko 6,01 %). Tukikelpoiset investoinnit ovat nimellisarvoltaan 187,760 miljoonaa Englannin puntaa ja nykyarvoltaan 146,837 miljoonaa Englannin puntaa. Yhdistyneen kuningaskunnan ilmoittaman tuen intensiteetti on siis 9,81 prosenttia bruttoavustusekvivalenttina.

(13) Hankkeeseen ei ole myönnetty muuta yhteisön tukea tai rahoitusta.

III. MENETTELYN ALOITTAMISEN SYYT

(14) Komissio esitti 30 päivänä huhtikuuta 2003 tekemässään perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdassa määrätyn menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä ([4]) epäilyjä ehdotetun tuen tarpeellisuudesta ja suhteellisuudesta. Komissio pyysi lisäselvityksiä ja -asiakirjoja näiden epäilyjen hälventämiseksi.

(15) Hankkeen tarpeellisuuden suhteen komissio epäili, oliko hankkeessa edes harkittu Trnavaa mahdollisena vaihtoehtona Rytonille. Se pyysi lisätodisteita, esim. sijoituspaikkaa koskevaa tutkimusta, osoitukseksi siitä, että hanke on moottoriajoneuvoja koskevan puitesäännön mukaisesti siirrettävissä.

(16) Tuen suhteellisuuden osalta komissio esitti epäilyjä seuraavista seikoista:

— tarkka laskelma tukikelpoisista kustannuksista,

— koneistusinvestointien sisällyttäminen tukikelpoisiin kustannuksiin,

— perustelut Rytonin Trnavaa suuremmille maahan, rakennuksiin, koneisiin ja laitteisiin liittyville kustannuksille,

— perustelut Trnavan alhaisemmille komponentteihin ja materiaaleihin liittyville toimintakustannuksille,

— tarkka laskelma irtisanomisiin liittyvistä kustannuksista Rytonissa.

(17) Komissio esitti epäilyjä kapasiteetin vaihtelua koskevista laskelmista, jotka Yhdistynyt kuningaskunta esitti tuen tasausta (”top-up”) määriteltäessä.

IV. YHDISTYNEEN KUNINGASKUNNAN HUOMAUTUKSET

(18) Yhdistynyt kuningaskunta toimitti huomautuksensa menettelyn aloittamisesta 5 päivänä syyskuuta 2003 ja lisätietoja 19 päivänä helmikuuta ja 4 päivänä toukokuuta 2004.

(19) Tuen tarpeellisuuden osalta Yhdistynyt kuningaskunta vahvisti, että hanke on siirrettävissä. Se toimitti asiakirjatodisteet, joista käy ilmi, että Trnava on teknisesti mahdollinen vaihtoehto Rytonille hankkeessa.

(20) Yhdistynyt kuningaskunta toimitti lisätietoja myös vastaukseksi komission menettelyä aloittaessaan esittämiin epäilyihin tuen suhteellisuudesta.

([3]) Komission 25 päivänä huhtikuuta 2001 tekemä päätös olla vastustamatta tukea asiassa N 731/2000 (EYVL C 211, 28.7.2001, s. 48).

([4]) Ks. alaviite 1.

(21) Yhdistynyt kuningaskunta toimitti 5 päivänä syyskuuta 2003 päivätyllä kirjeellä uuden kustannus-hyötyanalyysin, joka poikkesi useissa tärkeissä kysymyksissä alun perin ilmoitetusta. Koneiden ja laitteiden investointikustannukset olivat siinä Trnavan osalta korkeammat, työvoimaan liittyvät toimintakustannukset Rytonin osalta alhaisemmat ja energiaan, veteen ja kuljetuksiin liittyvät kustannukset Trnavan osalta alhaisemmat. Jotkin muutoksista koskivat seikkoja, joista komissio ei menettelyä aloittaessaan ollut esittänyt epäilyjä.

(22) Yhdistynyt kuningaskunta toimitti kustannus-hyötyanalyysistä 19 päivänä helmikuuta 2004 päivätyssä kirjeessä uuden version, joka oli suurelta osin syyskuussa 2003 toimitetun version mukainen tietyin poikkeuksin (esimerkiksi Rytonin työvoimakustannukset ja Trnavan tehtaaltakuljetukset oli muutettu alun perin ilmoitettujen mukaisiksi). Yhdistynyt kuningaskunta selvitti kohtia, joista komissio oli menettelyä aloittaessaan esittänyt epäilyjä, ja kohtia, joita oli muutettu menettelyn aloittamisen jälkeen. Yhdistynyt kuningaskunta ilmoitti komissiolle 4 päivänä toukokuuta 2004 päivätyllä kirjeellä, että hanke voidaan aloittaa vasta vuoden 2004 lopussa tai vuoden 2005 alussa. Helmikuussa 2004 laadittua kustannus-hyötyanalyysiä muutettiin vastaavasti siten, että ensimmäinen investointivuosi oli 2005.

(23) Yhdistynyt kuningaskunta totesi, ettei maan hinnasta Trnavassa aiheutuvia kustannuksia pidä ottaa huomioon, sillä hanke voitaisiin toteuttaa tehtaan alueen nykyisten rajojen sisällä. Alustavan arvion mukaan hankkeeseen tarvitaan 30 hehtaaria maata, jonka kustannukset ovat nykyarvoltaan 0,512 miljoonaa Englannin puntaa.

(24) Yhdistynyt kuningaskunta mukautti helmikuussa 2004 laadittua kustannus-hyötyanalyysiä rakennusten, koneiden ja laitteiden investointikustannusten osalta komission huomautusten huomioon ottamiseksi. Alkuperäisessä kustannus-hyötyanalyysissä otettiin huomioon vain ne kustannukset, jotka olivat Trnavassa ehdottomasti tarpeen hankkeen mahdollistamiseksi, kun taas muutetussa arviossa huomioidaan myös hankkeen mahdolliset kiinteät kokonaiskustannukset ja yhteiset kustannukset. Lopulta Trnavan vaihtoehto on osoittautunut kalliimmaksi kuin Rytonin tehtaan muuntaminen.

(25) Yhdistynyt kuningaskunta vahvisti, ettei koneistusinvestointien kustannuksia ole katsottu tukikelpoisiksi kustannuksiksi eivätkä ne ole mukana helmikuussa 2004 laaditussa kustannus-hyötyanalyysissä, sillä ne ovat tarpeen molemmissa vaihtoehdoissa eivätkä siis vaikuta Rytonin erityisiin haittoihin.

(26) Yhdistynyt kuningaskunta toimitti komponentteihin ja materiaaleihin liittyvien toimintakustannusten osalta PSA:n sisäisen, toukokuussa 2003 päivätyn suunnitteluasiakirjan, jossa raportoidaan komponenttikustannusten eroista konsernin eri tuotantolaitosten välillä. Suurin ero komponenttikustannusten välillä johtuu Trnavan huomattavasti alhaisemmista tuntipalkoista, jotka näkyvät paikallisesti tuotettujen isojen komponenttien, kuten puskurien, kojetaulujen, istuinten, ovien ja kojelautojen alhaisemmissa kustannuksissa.

(27) Yhdistynyt kuningaskunta toimitti myös asiakirjat todisteeksi Trnavan energiaan ja veteen sekä tehtaalle suuntautuviin kuljetuksiin liittyvien toimintakustannusten vähenemisestä. Viimeksi mainittujen osalta Yhdistynyt kuningaskunta toimitti jäljennöksen sisäisestä Trnavan tehdasta koskevasta ajantasaistetusta suunnitteluasiakirjasta marraskuulta 2003. Asiakirjassa pienennetään alkuperäistä kustannusarviota siten, että siinä otetaan huomioon paikallisesti tuotettujen komponenttien suurempi arvioitu osuus.

(28) Yhdistynyt kuningaskunta selvitti, että irtisanomisiin liittyvät kustannukset oli otettu helmikuussa 2004 laaditussa kustannus-hyötyanalyysissä mukaan myös Trnavan vaihtoehtoon, aivan kuin Rytonin tehtaan sulkemiseenkin, liittyvinä lisäkustannuksina. Yhdistynyt kuningaskunta toimitti myös yksityiskohtaisempia tietoja näiden kustannusten laskemisesta. Sen sijaan Yhdistynyt kuningaskunta ei sisällyttänyt Rytonissa aiheutuvia ylläpitoon liittyviä kustannuksia kustannus-hyötyanalyysiin, sillä yleiseen ylläpitoon liittyviä investointeja on tehtävä molemmissa vaihtoehdoissa.

(29) Tuen tasauksen osalta Yhdistynyt kuningaskunta vahvisti, että helmikuussa 2004 laaditusta kustannus-hyötyanalyysistä johtuvaan alueelliseen haittatekijään olisi sovellettava 2 prosentin korotusta, sillä tuotanto ei kasva tuetun hankkeen ansiosta.

V. **TOIMENPITEEN ARVIOINTI**

(30) Yhdistyneen kuningaskunnan ilmoittama toimenpide PCA UK:n hyväksi on perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea. Sen rahoittaa valtio tai se rahoitetaan valtion varoista. Koska tuella on merkittävä osuus hankkeen rahoituksessa, se uhkaa vääristää kilpailua yhteisössä suosimalla PCA UK:ta suhteessa sellaisiin yrityksiin, jotka eivät saa tukea. Lisäksi yhteisön jäsenvaltioiden välillä käydään laajaa kauppaa automarkkinoilla, joilla PSA on tärkeä toimija.

(31) Perustamissopimuksen 87 artiklan 2 kohdassa luetellaan yhteismarkkinoille soveltuvat tuet. Kun otetaan huomioon tuen luonne ja tarkoitus sekä yrityksen maantieteellinen sijainti, suunnitelmaan ei voida soveltaa kyseisen artiklan a, b eikä c alakohtaa. Perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdassa määritellään tukimuodot, joita voidaan pitää yhteismarkkinoille soveltuvina. Komissio toteaa, että hanke sijoittuu Ryton-on-Dunsmoren alueelle, joten se voi saada perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla aluetukea, jonka enimmäismäärä on 10 prosenttia nettoavustusekvivalenttina.

(32) Tuki on tarkoitettu PCA UK:lle, joka valmistaa ja kokoaa moottoriajoneuvoja. Yritys harjoittaa näin ollen toimintaa moottoriajoneuvoalalla siinä merkityksessä kuin se on määritelty moottoriajoneuvoalan valtiontukia koskevassa yhteisön puitesäännössä (jäljempänä 'moottoriajoneuvoja koskeva puitesääntö') ([5]).

(33) Moottoriajoneuvoja koskevan puitesäännön 2.2 kohdan a alakohdassa määritellään, että kaikista tuista, joita julkiset viranomaiset aikovat hyväksyttyjen tukijärjestelmien osana myöntää yksittäiseen hankkeeseen moottoriajoneuvoalalla toimivan yrityksen hyväksi, on ilmoitettava EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdan mukaisesti ennen niiden myöntämistä, jos vähintään toinen seuraavasta kahdesta ehdosta täyttyy: i) hankkeen kokonaiskustannukset ovat 50 miljoonaa euroa tai ii) hankkeelle myönnettyjen valtiontukien ja yhteisön tukien bruttoarvo on yhteensä 5 miljoonaa euroa. Sekä hankkeen kokonaiskustannukset että tuen määrä ylittävät ilmoitusvelvollisuudelle asetetut rajat. Yhdistynyt kuningaskunta on näin ollen noudattanut perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdan vaatimuksia ilmoittaessaan PCA UK:n hyväksi ehdotetusta tuesta.

(34) Moottoriajoneuvoja koskevan puitesäännön mukaan komission on varmistettava, että kyse on hankkeen toteutuksen kannalta välttämättömästä ja ratkaistavien ongelmien vakavuuteen suhteutetusta tuesta. Tuen tarpeellisuutta ja suhteuttamista koskevien edellytysten on täytyttävä, jotta komissio voi hyväksyä valtiontuen myöntämisen moottoriajoneuvoalalla.

(35) Moottoriajoneuvoja koskevan puitesäännön 3.2 kohdan a alakohdan mukaan tuensaajayrityksen on aluetuen tarpeellisuuden osoittaakseen todistettava selkeästi, että sillä on taloudellisesti toteuttamiskelpoinen vaihtoehtoinen sijaintipaikka hankkeensa toteuttamiselle. Jos mikään muu uusi tai olemassa oleva tehdas konsernin sisällä ei sovellu kyseisen investoinnin kohteeksi, yrityksen on toteutettava hankkeensa ainoassa tähän soveltuvassa tehtaassa, vaikka se ei saisikaan tukea. Aluetuen myöntämistä hankkeeseen, jonka maantieteellistä sijoituspaikkaa ei voida siirtää, ei voida hyväksyä.

(36) Komissio on tarkastellut Yhdistyneen kuningaskunnan toimittamia asiakirjoja ja tietoja ja todennut, että Trnavan tehtaan pohjapiirrokset sekä sijaintipaikan valintaan liittyvät asiakirjat ja tekniset ominaisuudet osoittavat, että kyseinen hanke voidaan toteuttaa tehtaassa. Tehtaan arvioitu tuotantokapasiteetti on 55 autoa tunnissa vuodesta 2006 alkaen. Tehtaalla voitaisiin kuitenkin tuottaa jopa 87 autoa tunnissa, jos otettaisiin käyttöön uusi tuotantolinja, jolta valmistuu 32 autoa tunnissa. Laajentamiseen on käytettävissä tarpeeksi maata nykyisen tehtaan alueella, ja infrastruktuuri vastaa jo nyt suurempien tuotantomäärien tarpeita.

(37) Lisäksi komissio toteaa, että tiedotusvälineiden mukaan PSA-konserni harkitsee edelleen Trnavaa mahdollisena vaihtoehtona Rytonille kyseisessä hankkeessa.

(38) Komissio toteaa johdanto-osan 36 ja 37 kappaleessa mainittujen tietojen perusteella, että Trnava on tosiasiallinen mahdollinen vaihtoehto Rytonille tässä hankkeessa.

(39) Komissio on myös varmistanut, että hankkeen osana vanhat tuotantolinjat poistetaan täydellisesti ja että asennettavat kokonaan uudet koneet ja laitteet muodostavat entisestä selkeästi poikkeavan tuotantorakenteen. Tämän vuoksi hanke voidaan katsoa moottoriajoneuvoja koskevan puitesäännön mukaiseksi muuntamiseksi.

(40) Komissio päättelee, että hanke on siirrettävissä ja sen toteuttamiseen voidaan näin ollen myöntää aluetukea, koska tuki on välttämätöntä investointien houkuttelemiseksi tukialueelle.

(41) Moottoriajoneuvoja koskevan puitesäännön 3.2 kohdan b alakohdan mukaan tukikelpoiset kustannukset määritellään kyseisellä tukialueella sovellettavan alueellisen järjestelmän mukaan. Analysoituaan Yhdistyneen kuningaskunnan toimittamia, tukikelpoisten kustannusten laskemista ja koneistusinvestointeja koskevia lisätietoja komissio on todennut, että kustannukset, jotka ovat nykyarvoltaan 146,837 miljoonaa Englannin puntaa, voidaan katsoa tukikelpoisiksi.

(42) Puitesäännön 3.2 kohdan c alakohdan mukaan komission on varmistettava, että suunniteltu tuki on suhteessa niihin alueellisiin ongelmiin, joita sillä on tarkoitus ratkaista. Tässä varmistuksessa käytetään kustannus-hyötyanalyysiä.

([5]) EYVL C 279, 15.9.1997, s. 1. Moottoriajoneuvoja koskevan puitesäännön voimassaolo päättyi 31. päivänä joulukuuta 2002, mutta sitä sovelletaan edelleen komissiolle ennen ko. päivää ilmoitettuihin valtiontukiin. Ks. komission tiedonanto jäsenvaltioille (EYVL C 258, 9.9.2000, s. 6).

(43) Analyysissä verrataan hankkeen siirrettävistä osista sijoittajalle kyseisellä alueella aiheutuvia kustannuksia niihin kustannuksiin, jotka syntyisivät, jos vastaava hanke toteutettaisiin muualla. Komissio määrittää tämän vertailun avulla kyseisen tukea saavan alueen erityiset haitat. Komissio hyväksyy aluetuet näiden alueellisten haittojen rajoissa.

(44) Rytonin toiminnalliset haitat Trnavaan verrattuna arvioidaan kustannus-hyötyanalyysissä moottoriajoneuvoja koskevan puitesäännön 3.2 kohdan c alakohdan mukaisesti kolmen vuoden ajalta, sillä kyseiseen hankkeeseen ei sisälly täysin uuden tehtaan luominen. Yhdistyneen kuningaskunnan toimittama lopullinen kustannus-hyötyanalyysi kattaa vuodet 2008–2010 eli kolme vuotta siitä, kun moottoriajoneuvoja koskevan puitesäännön liitteessä I olevan 3.3 kohdan mukainen tuotanto alkaa. Toimitetun kustannus-hyötyanalyysin mukaan Rytonin nettokustannushaitta on 18,772 miljoonaa Englannin puntaa Trnavaan verrattuna viitevuonna 2002. Hankkeen alueellisten haittojen suhdeluku ([6]) on siis 12,78 prosenttia.

(45) Komissio on analysoinut lisätietoja ja -asiakirjoja, jotka Yhdistynyt kuningaskunta toimitti perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdassa määrätyn menettelyn aloittamista koskevan päätöksen tekemisen jälkeen. Komissio ei hyväksy maata koskevien kustannusten osalta Yhdistyneen kuningaskunnan kantaa, ettei kyseisiä kustannuksia pitäisi sisällyttää kustannus-hyötyanalyysiin, koska hanke voitaisiin toteuttaa Trnavan tehtaan alueen nykyisten rajojen sisäpuolella. PSA on ostanut kyseisen maan hiljattain nimenomaisena päämääränään hankkeen toteuttaminen siinä tapauksessa, että lopullinen valinta on Trnava eikä Ryton. Niinpä maa on otettava huomioon Trnava-vaihtoehtoon liittyvissä kustannuksissa, jotka siis nousevat 0,512 miljoonaa Englannin puntaa.

(46) Komissio voi hyväksyä rakennuksiin, koneisiin ja laitteisiin sekä koneistukseen liittyvien investointikustannusten luvut, jotka esitetään helmikuussa 2004 laaditussa kustannus-hyötyanalyysissä ja joiden mukaan Rytonin muuntaminen edellyttäisi nykyarvoltaan 4,522 miljoonaa Englannin puntaa vähemmän investointeja kuin Trnavan laajentaminen.

([6]) $\frac{\text{Nettokustannushaitta}}{\text{Tukikelpoinen investointi}} = \frac{18,772}{146,837} = 12,78\ \%$ (ks. johdanto – osan 11 kappale).

(47) Menettelyn aloittamisen jälkeen toimitetut, komponentteihin ja materiaaleihin liittyviä toimintakustannuksia koskevat sisäiset asiakirjat osoittavat, että Rytonin tehtaalla on kustannushaitta. Se liittyy eräiden sellaisten paikallisesti tuotettujen komponenttien toimittamiseen, jotka edellyttävät paikallisen työvoiman tuomaa lisäarvoa. Sen sijaan samalta toimittajalta maailmanlaajuisesti hankittavien komponenttien (esim. moottorien tai vaihdelaatikoiden) osalta kustannus-hyötyanalyysissä ei ole kustannuseroja. Komissio on analysoinut uudet tiedot ja toteaa, että kyseiseen kohtaan liittyvät luvut voidaan hyväksyä kustannus-hyötyanalyysiin.

(48) Toimitetut uudet tiedot riittävät osoittamaan myös, että helmikuussa 2004 laaditun kustannus-hyötyanalyysin ajantasaistetut tiedot energiaa ja vettä, tehtaalle suuntautuvia kuljetuksia ja irtisanomisia koskevista kustannuksista perustuvat dokumentoituihin todisteisiin. Ne ovat hyväksyttäviä arvioita kyseisten kustannusten kehittymisestä kustannus-hyötyanalyysin kohdejakson aikana.

(49) Komission analyysiin perustuva kustannus-hyötyanalyysi poikkeaa vain marginaalisesti Yhdistyneen kuningaskunnan menettelyn aloittamisen jälkeen toimittamasta kustannus-hyötyanalyysistä, kun taas ero alun perin ilmoitettuun arvioon on suurempi. Komission mukaan kustannus-hyötyanalyysi osoittaa, että Rytonin nettokustannushaitta on vuoden 2002 arvona 18,260 miljoonaa Englannin puntaa (kun se Yhdistyneen kuningaskunnan arviossa on 18,772 miljoonaa puntaa) ([7]). Alueellisten haittojen suhdeluku on siis 12,44 prosenttia ([8]) (Yhdistyneen kuningaskunnan esittämä suhdeluku on 12,78 prosenttia).

(50) Komissio tarkastelee analyysissään myös tuen tasausta, jolla otetaan huomioon kyseisen moottoriajoneuvojen valmistajan kapasiteetin kasvu tai väheneminen investointijakson aikana. Kustannus-hyötyanalyysiin perustuvan alueellisten haittojen suhdeluvun kasvu on sallittu sillä edellytyksellä, että tuensaaja ei pahenna moottoriajoneuvoteollisuudessa vallitsevaa kapasiteettiongelmaa. Kustannus-hyötyanalyysiin perustuvan alueellisten haittojen suhdelukua sen sijaan pienennetään, jos teollisuuden ylikapasiteettiongelma uhkaa vaikeutua.

([7]) Yhdistyneen kuningaskunnan esittämä alkuperäinen nettokustannushaitta (18,772 milj. puntaa) — maan hinta Trnavassa (0,512 milj. puntaa) (ks. johdanto-osan 44 kappale) = 18,260 milj. puntaa.

([8]) $\frac{\text{Uusi nettokustannushaitta}}{\text{Tukikelpoinen investointi}} = \frac{18,26\ \text{milj. GBP}}{146,837\ \text{milj. GBP}} = 12,44\ \%$.

(51) Komissio ei hyväksy Yhdistyneen kuningaskunnan kantaa, että kapasiteetin muuttuminen laskettaisiin ainoastaan kyseisen hankkeen eikä PSA:n koko Euroopan tuotantokapasiteetin osalta. Moottoriajoneuvoja koskevan puitesäännön mukaan kustannus-hyötyanalyysissä vertaillaan toisiaan vastaavia hankkeita, mikä tarkoittaa muun muassa muita saman ajoneuvomäärän tuottavia hankkeita. Tämän vuoksi on kyllä totta, mutta ei oleellista, ettei kyseinen hanke vaikuttaisi PSA:n koko tuotantokapasiteettiin. Kuten moottoriajoneuvoja koskevan puitesäännön 3.2 kohdan d alakohdassa selkeästi todetaan, tuen tasausanalyysillä pyritään tutkimaan investointihankkeen vaikutuksia kilpailuun tarkastelemalla erityisesti tuotantokapasiteetin vaihtelua kyseisessä konsernissa. Komissio on verrannut tätä varten johdonmukaisesti kyseisen moottoriajoneuvojen valmistajan Euroopan tuotannon kokonaiskapasiteettia ennen hanketta ja sen jälkeen. Toimitettujen asiakirjojen mukaan PSA:n kapasiteetti kasvaa huomattavasti, kun Kolinin (200 000 autoa vuodessa PSA:lle) ja Trnavan (300 000 yksikköä) uudet tehtaat ovat toiminnassa, eikä muiden Euroopassa sijaitsevien tehtaiden osalta suunnitella kapasiteetin vähentämistä. Tämän vuoksi kustannus-hyötyanalyysiin perustuvaa alueellisten haittojen suhdelukua vähennetään 2 prosentilla (suuri vaikutus kilpailuun toteutettavan investointihankkeen osalta perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaisella alueella), jolloin lopulliseksi suhdeluvuksi tulee 10,44 prosenttia.

VI. **PÄÄTELMÄ**

(52) Hankkeen tuki-intensiteetti (9,81 % bruttoavustusekvivalenttina) on pienempi kuin sekä haitta, joka on havaittu kustannus-hyötyanalyysissä / tuen tasauksen analyysissä (10,44 %), että aluetukien enimmäismäärä (10 % nettoavustusekvivalenttina). Aluetuki, jonka Yhdistynyt kuningaskunta suunnittelee myöntävänsä PCA UK:lle, täyttää näin ollen vaatimukset, joiden mukaan se voidaan katsoa EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla yhteismarkkinoille soveltuvaksi,

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Yhdistyneen kuningaskunnan Rytonissa toimivalle Peugeot Citroën Automobiles UK Ltd:lle suunnittelema valtiontuki, joka on nimellisarvoltaan 19,100 miljoonaa Englannin puntaa bruttoavustusekvivalenttina ja nykyarvoltaan 14,411 miljoonaa Englannin puntaa bruttoavustusekvivalenttina (perusvuosi 2002, diskonttokorko 6,01 %) nimellisarvoltaan 187,760 miljoonan Englannin punnan suuruisiin investointeihin (nykyarvoltaan 146,837 miljoonaa Englannin puntaa), soveltuu yhteismarkkinoille perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla.

2 artikla

Tämä päätös on osoitettu Ison-Britannian ja Pohjois-Irlannin yhdistyneelle kuningaskunnalle.

Tehty Brysselissä 22 päivänä syyskuuta 2004.

Komission puolesta

Mario MONTI

Komission jäsen